Техосмотр-2021: опять не работает!

Доверяйте профессионалам!
АВТОРЕВЮ
www.autoreview.ru
№ 10 (703)'2021
Выходит два раза в месяц

Cupra Formentor
испанский Tiguan



Genesis G80 против них



Lexus ES

Audi A6

BMW 530d

Обновленная
Camry

16+

Газосвал
Scania



ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

№ 10' 2021



Главный редактор
Леонид Александрович Голованов

Заместитель главного редактора
Сергей Знаемский

Редактор сайта
Игорь Владимирский

Обозреватели
Владимир Мельников, Константин Сорокин,
Илья Хлебушкин, Андрей Хрисанфов

Руководитель экспертной группы
Юрий Ветров

Экспертная группа
Андрей Мохов, Олег Растегаев,
Ярослав Цыпленков

Грузовики и автобусы
Федор Лапшин,
Петр Грибачев

Художественный редактор
Наталья Якунина

Выпускающий редактор
Кирилл Кадощук

Корректура
Юлия Иванова, Ирина Соколова

Дизайн, верстка
Михаил Голощапов, Дмитрий Егорычев,
Михаил Чемерис

Цветокоррекция
Елена Козлова

Редакция
тел.: (495) 789-10-84
e-mail: autoreview@autoreview.ru

Адрес редакции и издателя
117279, г. Москва,
ул. Миклухо-Маклая, д. 36А, офис 607

Отдел рекламы
e-mail: ads@autoreview.ru

Заказать журнал: autoreview.ru/store

Подписка на Авторевю принимается
всеми отделениями связи

50003
Подписной индекс по каталогу
Агентства «Роспечать»

П5000
Подписной индекс по каталогу
Почты России

99044
Подписной индекс по каталогу
Межрегионального агентства подписки

Распространяется по подписке
и в розницу Бюллетень «Авторевю»

Свидетельство о регистрации
средства массовой информации
№ 013310 от 7 февраля 1995 г.
Выдано Комитетом Российской
Федерации по печати

Учредитель
Михаил Подорожанский

Издатель
ООО «Авторевю»

Отпечатано в типографии
ООО «Первый полиграфический комбинат»
143405, Московская область,
Красногорский район, п/о «Красногорск-5»,
Ильинское шоссе, 4-й км

Тираж 100 000 экз.
Цена в розницу свободная

Дата выхода в свет №10
24 мая 2021 года
http://www.autoreview.ru



В России реформа техосмотра. Очередная. Я решил проверить ее работоспособность на собственной шкуре: записался в Москве в аккредитованный пункт ТО через страховую компанию, положил в свой четырехлетний Abarth 124 Spider свежую аптечку с огнетушителем, и... 720 рублей в кассу, два фото и никаких проверок!

Юрий ВЕТРОВ, фото автора

Технедосмотр

В 2011 году тогдашний президент России Дмитрий Медведев потребовал «сделать техосмотр беспроблемным для граждан», и контроль за техническим состоянием автотранспорта передали от ГИБДД страховым компаниям. Проблемы и впрямь исчезли, но с водой выплеснули и ребенка: качество техконтроля на постах ТО упало ниже плинтуса (АР №10, 2014), а большинство и вовсе получает заветную диагностическую карту вообще без осмотра автомобиля.

Теперь, согласно приказу Минтранса №97, оператор техосмотра будет обязан подтвердить факт посещения автомобилем диагностического центра — сделать две фотографии в начале и в конце проверки, причем координаты места съемки должны быть отмечены системой ГЛОНАСС с точностью до 15 метров. Стало ли лучше качество осмотра?

Семь лет назад у моей Мазды MX-5 на пункте ТО хотя бы проверили световые приборы и работу рулевого механизма. В этот раз я привез сюда свой Abarth, и... «Вы только стекла поднимите, чтобы на фото было видно отсутствие тонировки», — попросил техник. Это при том, что должны были провести комплексный тест по 43 пунктам диагностической карты!

Почему же у меня даже не проверили VIN? И кому, наконец, поручить техосмотр в России, чтобы он перестал быть профанацией, но не превратился в головную боль автовладельцев?

Контроль за проведением ТО сейчас формально закреплен за РСА, Российским союзом автостраховщиков. Но страховые компании интересует только рентабельность их бизнеса — техосмотр им нужен разве что как инструмент для отсеивания неугодных, «чересчур убыточных» клиентов. Это сейчас, например, массово практикуется с мотоциклистами, которых даже в благополучной Москве под любым благовидным предлогом отправляют для повторной проверки технического состояния в единственный пункт техосмотра, чем искусственно создаются огромные очереди и ограничивается число выданных страховок. Ведь без действующей диагностической карты страховая компания не может и не должна оформлять полис ОСАГО.

Но в целом заниматься развитием сети пунктов ТО и контролем над ними страховщикам совершенно не нужно. Неудивительно, что в РСА сейчас обратились в Госдуму, Центральный банк и Минфин с просьбой снять с них головную боль по поводу техосмотра. Однако государство не спешит пойти им навстречу. Но подключает к контролю... ГИБДД.

«Опять?» — скажете вы. Ведь целью предыдущей реформы и было отстранение Госавтоинспекции от техосмотровой «кормушки»! Но инспекторы ГИБДД уже получили право на внезапные тайные проверки пунктов техосмотра. Согласно статье 14.4.1 КоАП РФ, пункт ТО может быть оштрафован на 300 тысяч рублей за выдачу диагностических карт без полного и доскональнoго тестирования технического состояния автомобилей.

Но все понимают, что в России «внезапность и тайность» имеют вполне определенную цену, и для гаишников просто появится еще одна статья дохода.

Причем в ГИБДД не горят желанием полностью брать ТО под свое крыло, ведь всю систему, по сути, надо выстраивать заново. А никто из высших чинов МВД не хочет получить нагоняй за огромные очереди автовладельцев, как в 2011 году.

Выходит, что у двух нянек дитя по-прежнему будет без глазу. Может, поручить ТО автосервисам? Но и им это неинтересно. Ведь полная и всесторонняя проверка — дело хлопотное. И при нынешних 700-рублевых тарифах невыгодное. А если установить справедливую цену за полноценную диагностику, вряд ли кто-то из владельцев дряхлой подержанной техники (средний возраст автомобилей в России составляет 13 лет) захочет заплатить порядка десяти тысяч рублей (110 евро, как Германии) и в результате получить список недешевых деталей под замену.

Каков вообще у нас процент автомобилистов, искренне желающих честно пройти техосмотр? Оценить его сложно, а вот спрос на «помощь в прохождении ТО» есть. Равно как и предложение. Например, за 2000—2500 рублей вас запишут на «фотосессию» в пункте ТО — никакой проверки технического состояния, разумеется, не будет. Или просто предложат отдать ключи перегонщику — и через три—четыре часа машина вернется с диагностической картой, но это обойдется вдвое дороже. А если у «помощников» есть машина вашей марки, модели и цвета, то и ездить никуда не придется. Да и фоторетушь никто не отменял — умельцы готовы отрисовать нужные «сгеолоцированные» снимки с вашим автомобилем.

Есть ли наказание для граждан, «покупающих» техосмотр? От пяти до десяти тысяч рублей штрафа — и аннулирование липовой диагностической карты. При этом, согласно новой редакции статьи 12.5 КоАП, вам будет грозить и 2000 рублей штрафа за езду без техосмотра. Причем с 1 марта следующего года камеры фотофиксации начнут следить за этим нарушением — и «письма счастья» на две тысячи будут приходить каждые 24 часа (чаще нельзя по закону).

Но кто и как именно будет проверять выданные карты? Кстати, из-за многочисленных жалоб со стороны пунктов техосмотра норму геопривязки уже готовы скорректировать. «Опытная эксплуатация выявила, что показатель погрешности определения координат может составлять более 15 м, вопрос прорабатывается», — говорят в Минтрансе. Новый приказ, включающий в том числе и менее строгие требования к помещениям и оборудованию пунктов техосмотра, вступит в силу 1 сентября этого года.

Словом, хотим как лучше, а получается как всегда: техосмотр в России по-прежнему этакий чемодан без ручки, который и бросить нельзя, и тащить некому. А выстраивать систему техосмотра по аналогии с немецкой в России никто и не думает. Напомню, что в Германии этим занимаются одиннадцать крупных независимых организаций (TÜV, DEKRA, A.T.U. и другие), причем их специализация не только автомобили, но и вообще техническая инспекция чего бы то ни было. Эти же фирмы проверяют корабли, самолеты, аэропорты и многое другое. А небольшие техцентры могут лишь купить франшизу, то есть право под вывеской крупной компании проводить техосмотр, но саму наклейку на номерной знак выдает технический эксперт одной из этих одиннадцати компаний. При этом немецкий закон прямо запрещает совмещать техосмотр с ремонтом автомобилей.

Почему немецкие операторы не мухлюют? Потому что дорожат своей репутацией. А в России как-то сама собой сложилась система, при которой безответственность пункта техосмотра компенсируется коммерческими интересами страховщиков. Слово «репутация» у нас сейчас вообще пустой звук.

Вот и выходит, что спасение утопающих — то есть исправность автомобиля, от которой напрямую зависит безопасность на дороге, — как и раньше, лежит на нас. Целиком и полностью на нашей совести. □

Солнечный удар

Сергей ЗНАЕМСКИЙ, фото компании Seat Cupra

В конце концов, все можно объяснить количеством солнечных дней в году. Цвет глаз, вкус вина, толщину стен, глубину декольте — и да, красоту машин. В Вольфсбурге солнце в среднем светит примерно столько же, сколько в Москве, — 50 дней в году. А в Мартореле, где расположены дизайн-студия и завод подразделения Seat, — 108! Не оттого ли кроссовер Cupra Formentor получился таким непохожим на Tiguan?

Марка Cupra — это «дочка» фирмы Seat, а фирма Seat — «дочка» концерна Volkswagen. Выходит, Cupra — это внучка Фольксвагена? Или внук? А что, подходящее объяснение места и роли новоиспеченного бренда в семействе Volkswagen.

Как, вы до сих пор не слышали, что Cupra теперь сама по себе? Это оттого, что Seat ушел с российского рынка в 2015 году. С глаз долой — из сердца вон. Я вот тоже долго полагал, что испанцы по-прежнему делают переоформленные Polo, Гольфы и Рапиды, предлагая их за те же деньги, что и Volkswagen со Шкодой, и ожидаемо оставаясь в минусе год за годом. А на самом деле сразу после самодепортации из РФ Seat не просто выпустил друг за другом три разных кроссовера, но еще перекроил бизнес-модель, дизайн и сам стал маленьким концерном, превратив линейку «заряженных» моделей Cupra в отдельный дочерний бренд.

Вообще-то Cupra — это просто Cup Racing, аббревиатура, украсившая хэтчбеки Ibiza GTI в 1996 году, после того как заводская команда Seat Sport взяла свой первый из трех подряд кубков в младшей, «двухлитровой» серии WRC. Однако еще три тысячи лет назад с именем Купра на устах древние этруски взывали к хтонической богине любви и плодородия. Правда, этруски жили не в Испании, а на территории Италии, ну так ведь и Seat Sport вырос из гоночных 124-х Фиатов.

Итальянский след тянется через всю историю Сеата, а на этапе фольксвагеновского владычества италомания вообще стала чуть ли не официальной религией бренда. Начнем с того, что в 1998 году прямо из Турина в Испанию на место главного дизайнера приехал стилист компании Alfa Romeo Вольфганг Эггер. Правда, уже через год его позвали обратно в Италию, но на смену Эггеру прибыл не кто-нибудь, а еще более маститый «альфист» по имени Вальтер де Сильва. Тот задержался в Сеате на шесть лет, превратившись по ходу в главного дизайнера всей Audi Group (испанское подразделение подчинялось Ингольштадту), и заменять де Сильву пришлось уже не просто очередным итальянцем, а целым шеф-дизайнером Lamborghini Люком Донкерволькe. Хоть он и бельгиец.

А теперь давайте вспомним, за каким брендом в начале 2010-х охотился концерн Volkswagen. Правильно, за Альфой. Фольксвагену позарез (но желательно со скидкой) нужна была одухотворенная молодежная марка, чтобы разбавить нордический коктейль в своем массовом сегменте. С Фиатом тогда не договорились, но разве немцев остановят подобные мелочи? Они решили просто сделать свою собственную Альфу. Из Сеата.

По стечению обстоятельств за маркетинг в Вольфсбурге тогда как раз отвечал бывший босс Alfa Romeo (и нынешний шеф Renault) итальянец Лука де Мео. Его перебросили в Марторель и дали полный карт-бланш. Впрочем, план оказался нехитрым — встряхнуть дизайн и добавить спортивных моделей. От миникаров и минивэнов Seat тоже отказываться не собирался, поэтому испанцы решили просто перевесить шильдики Cupra с кормы заряженных



Так Alfa или Lambo? Цвет салона, геометрия дефлекторов и конфигурация приборной панели намекают, что Formentor еще и племянник Уруса. Жаль, что «климат» полностью сенсорный, зато руль самый красивый и удобный среди всех массовых MQB-моделей. А главные водительские кнопки сделаны физическими



Эмблему нового бренда испанцы придумали с чистого листа: хотели, чтобы она напоминала татуировку древнего племени и содержала «бумеранги» в виде буквы С



Большая круглая кнопка отключения системы стабилизации перед селектором DSG и мелкие неудобные подстаканники — это все, что нужно знать о практичности Форментора

таковыми у кроссовера Kia Sportage, а из-под заднего бампера грозно выглядывает квартет бутафорских пластиковых труб.

Запуская Volks Romeo, маркетологи Фольксвагена не устояли перед соблазном заработать на лоукост-версиях. Так что если базовый кроссовер Cupra Ateca сразу предлагает три сотни «лошадей» и четыре ведущих колеса, то начальный Formentor всерьез рассчитывает на прыть 150-сильного мотора 1.5 TSI и магию моноприводa.

С другой стороны, какой еще Volkswagen может похвастать 390-сильной турбопятеркой Audi 2.5 TFSI? А Cupra ее получила. До сих пор такой мотор ставили только на ингольштадтские машины RS-линейки, но Formentor

Сеатов на нос, превратив модификацию в марку.

Был хот-хэтч Seat Leon Cupra — стал Cupra Leon. Был кроссовер Seat Ateca (аналог Карока) — а с 300-сильным мотором 2.0 TSI это уже Cupra Ateca. Был Seat Formentor...

Так, стоп! Никакого Форментора под маркой Seat не было, нет и пока не планируется. Это первая оригинальная Cupra без аналогов среди всех фольксвагеновских брендов. То есть построена она, конечно, на общей модульной платформе MQB, и даже колесная база в точности как у Тигуана (2680 мм), но модули не простые, а модернизированные — это архитектура MQB Evo, на которой пока сделаны только Volkswagen Golf, Skoda Octavia, Seat Leon и Audi A3. То есть Formentor — первый фольксвагеновский Evo-кроссовер.

Трудно не заметить, что испанцам позволили наплевать буквально на все KPI по практичности и унификации. Крыша Форментора на 12 см ниже, чем у соразмерного Тигуана, а багажник на 30% меньше (420—450 л). И если кроссоверы Ateca и Tarraco делают соответственно в Чехии и в Германии, то Formentor — чистокровный каталонец.

Его коренное отличие от остальных VAG-кроссоверов не в литрах и миллиметрах, а в количестве солнца. Там, где у Фольксвагена ровное крыло, на Купре выпирают мышцы. Где у Тигуана канцелярский шрифт трип-компьютера, у Форментора — чувственный курсив.

Вы скажете: эка невидаль — срисовать бока и циферки у Альфы. Но первым с вами поспорю даже не я, а руководство Фиата, которое этой весной предложило создателю Форментора, бывшему главному дизайнеру Сеата Алехандро Месонеро-Романосу, переехать в Италию и занять кресло шеф-стилиста марки Alfa Romeo.

Впрочем, это больше говорит о положении дел в самой Альфе...

Конечно, Formentor далеко не безупречен. Например, вместо эмблемы здесь обезглавленный богомол, прилипший к решетке радиатора. Фонари на корме, похоже, взаимозаменяемы с



Во-первых, это красиво. Дизайнеры «софта» переиграли коллег по концерну на их же поле: Seat лучше всех оформил общую фольксвагеновскую мультимедийку MIB 3, хотя по «харду» и возможностям она почти повторяет системы, которые используют Golf и Octavia. Например, здесь тоже есть смарт-программы климат-контроля «свежий воздух» и «свободный обзор», которые странно работали на Шкоде. Этот 12-дюймовый дисплей — опция, «в базе» — 10 дюймов



в версии VZ5 стал первым серийным «не-Audi» с подобным сердцем.

Между этими полярными модификациями существуют еще и дизельные Форменторы, и кроссоверы с индексом VZ (от слова «Veloze»), который означает «заряд» свыше 245 сил. Причем Formentor VZ может быть и с 300-сильным мотором 2.0 TFSI, и с гибридным агрегатом на 245 л.с., так что Cupra неплохо вооружена для покушения не только на Альфу, но и на другие бренды. Судите сами, Formentor с ходу попал в финал конкурса Car of the Year 2021, а Golf и Audi A3 пролетели мимо. И Cupra в итоговом голосовании заняла третье место, а именитая (и соплатформенная) Skoda Octavia — только пятое. Я, кстати, в этом напрямую поучаствовал.

Помните истории про Fiat 500 и GR Yaris в Стамбуле? На самом деле это именно Cupra первой предложила мне отправиться в Турцию, вызвалась доставить туда Formentor и арендовать автодром для теста. Я, разумеется, не возражал.

Итак, представьте: ожидание — солнечный Стамбул, свободный трек и «горячий» Formentor VZ. Реальность — плюс четыре по Цельсию, тесный картодром и переднеприводный Formentor-гибрид на европейских зимних шинах.

Комбинированный силовой агрегат на Купре означает даже не полтора литра, а 1.4 TSI плюс электромотор в не-







Багажник обычных Форменторов сильно проигрывает тигуановскому в объеме, а у гибрида еще и батарея в заднем свесе, поэтому от 450 литров остается только 345 л

Ковши — стандартное оснащение для всех Форменторов мощностью от 245 л.с., включая гибрид. А на более слабых модификациях стоят спорткресла с отдельными подголовниками. Весь кокпит сильно развернут к водителю, а из полезных девайсов для переднего пассажира — только потолочная ручка. Сзади достаточно места для ног, но потолок и проем двери занижены. Климат-контроль сзади предусмотрен, дисплеи — нет

драх шестиступенчатого «робота» DSG. Два плюс два в данном случае не равно четырем, поэтому 150 бензиновых сил и 116 электрических в сумме дают не 266, а только 245 л.с. И то лишь пока в батарее есть заряд.

Заряженный — в буквальном смысле — Formentor VZ может разогнаться до 100 км/ч за 7,0 с, но так как емкость литий-ионных аккумуляторов под полом багажника составляет всего 12,8 кВт·ч, то уже через несколько кругов кроссовер избавляется от какого-либо запаса электрического хода, и вся 240-килограммовая гибридная начинка остается висеть мертвым грузом на плечах несчастного турбомоторчика. О динамических возможностях в такой конфигурации производитель скромно умалчивает, но я подозреваю, что они сопоставимы с разгоном 150-сильного Тигуана (9,3 с), снаряженного на дачу в майские праздники.

И все же мне не скучно с Форментором. Знаете, так бывает, когда случайный сосед в самолете перед взлетом выключает телефон и кладет на колени томик Довлатова или Бродского. Вы еще незнакомы и, возможно, вообще не скажете друг другу ни слова, но вам уже по пути.

У Купры вместо томика — кресла-ковши с механическими регулировками как часть базового оснащения, руль с кнопками-манеттино (это уже опция) и перекроенный цифровой кокпит. Вроде бы шаблонный VAG-интерьер, но эти небольшие детали говорят, что место и роль водителя мы с Купрой понимаем одинаково.

Ключевой пятачок на тоннеле под правой рукой занимает кнопка выключения системы стабилизации, переключение ездовых режимов шасси вынесено на левую спицу руля, а на правой — кнопка стартера.

Жму ее — и тишина: Formentor готовится стартовать на электротяге. Но с пустой батареей ДВС просыпается почти сразу и принимается бурчать под фонограмму. Баранка делает всего два оборота от упора до упора — еще один намек на Альфу. И особо приятно, что электроусилитель настроен не по общему фольксвагеновскому шаблону. В режиме Comfort руль не пустеет, как в Октавии, а в режиме Sport не столбенеет, как в Audi. Реактивное усилие всегда весомо и приятно.

Вообще Formentor покоряет именно творческим подходом к настройке унифицированных компонентов. Например, экран мультимедийного комбайна MIB3 разделен на виджеты не вертикальными рамками, а наклонными «ломтиками» — и наклон этот совпадает с наклоном шрифта на приборах. Фотообоями в меню служит картинка шершавого асфальта, а на виртуальную панель приборов можно вывести сразу тахометр, спидомер и указатели температуры масла как в двигателе, так и в трансмиссии. Даже со ста пятьюдесятью силами.

Палитра ездовых режимов здесь, как и в большинстве MQB-машин, состоит из трех позиций, но среди них нет положения Normal: норма для Форментора — это Sport. А самый горячий режим здесь именной — Cupra. Кстати, я бы все время ездил именно в нем, ибо это единственный способ пришпорить тщедушный турбомотор.

А вот электронноуправляемые амортизаторы в позиции Cupra зажимаются не полностью: в меню индивидуальной настройки для подвески доступны еще две ступени жесткости после положения Cupra (из общих 15 ступеней). Мне нечего сказать об этой подвеске на неровном асфальте (Formentor не мог выезжать на дороги общего пользования), но работа шасси на треке меня покорила.

Даже на базовых переднеприводных версиях здесь стоит задняя многорычажная подвеска. И она тоже настроена по-своему. Поребрики, трещины и заплатки почти неощутимы, крены минимальны — и при этом Cupra остро следует за рулем, охотно, с минимальным сносом заезжает в повороты и жадно скользит кормой под сброс газа. Нет, друзья, это не Volks Romeo. Это настоящий Alfa Wagen, Tiguan с хулиганской южной кровью.



И ведь система стабилизации отключается полностью. Точнее, так: она допускает внушительный угол заноса без явного вмешательства тормозных механизмов, но, судя по тому, что в этот момент на корме все же вспыхивают стоп-сигналы, электроника остается на страже. А еще я не понял, почему на выходе из поворота под тягой начинает бешено буксовать внутреннее переднее колесо? Судя по инструкции, система имитации блокировки дифференциала XDS должна продолжать работу даже с выключенными ESP и трэкшн-контролем. На той же Октавии эта примочка работает отлично, прикусывая буксующее колесо и отправляя крутящий момент на внешнее. Но Formentor шлифует и шлифует асфальт, хотя мог бы разгоняться. Может, дело в шинах-липучках, которые после разогрева почти сразу теряют зацеп и резко срываются в пробуксовку? А когда колесо уже набрало инерцию, электроника, похоже, не решается резко его прикусить, предпочитая не вмешиваться, — я встречал такое на других автомобилях с имитацией блокировки.

Эх, жаль, что стамбульские тесты и Купры, и Фиата, и Тойоты прошли в максимально странной обстановке: старые шины, зимние шины, эвакуация... Но только представьте, на что способен Formentor с нормальной обувкой, полным приводом и 390-сильным мотором! Кажется, у меня впервые появился любимый VAG-кроссовер. К тому же в Европе базовый Formentor с мотором 1.5 TSI стоит даже чуть дешевле аналогичного Тигуана — 29,3 тысячи евро против 31,5 тысячи. А трехсотсильный Formentor VZ аж на 14 тысяч дешевле, чем Tiguan R, — 45 тысяч евро. Это же просто подарок.

Поэтому я в своем личном рейтинге финалистов COTY 2021 без тени сомнения поставил Formentor на четвертое место — следом за Дефендером, Фиатом и Ярисом. Заслужил.

А вдруг испанцы раскрутятся и еще надумают вернуться в Россию? Неспроста же вся мультимедийная оболочка Форментора уже с завода грамотно переведена на русский?

Увы, надежд почти нет, а русификацию можно объяснить тем, что автомобили Seat официально представлены на украинском рынке. Но я все равно не буду грустить. Мне отрадно, что в портфеле концерна VW AG, который взял курс на диджитализацию, электрификацию и отдаление автомобиля от водителя, все же остается место для таких брендов, как Cupra. И таких кроссоверов, как Formentor.

Даже хорошо, что они тогда не купили Альфу. Ведь лучшая Альфа та, что сделана своими руками. □

Третий заход

Юрий ВЕТРОВ
Фото Дмитрия ПИТЕРСКОГО

Экспертная группа:
Ярослав ЦЫПЛЕНКОВ,
Андрей МОХОВ

Семь лет назад Hyundai Genesis в нашем сравнительном тесте серьезно приблизился по оценкам к немецкой тройке (АР №23, 2014). Может, новый полноприводный Genesis G80 с 249-сильным турбомотором 2.5 сравняется с BMW 530d и Audi A6 с трехлитровыми дизелями и полным приводом — или хотя бы опередит переднеприводный Lexus ES 350? Ведь, как оказалось, тормоза у «корейца» мощнее немецких и не уступают им в термостойкости!

Хорош Genesis! Эдакий симбиоз Мерседеса CLS и Audi A7: тривиальный седан мастерски замаскирован под стильный лифтбек.

А как богато обставлен салон — каждую детальку, будь то рифленые барабанчики или деревянный «массив» вставки на передней панели, хочется потрогать. Но тугая и тормознутая шайба селектора «автомата» не позволяет быстро переходить из «драйва» в «реверс» и обратно, от капризного мультимедийного трекпада отказываешься уже на второй минуте и тянешься к привычному тачскрину. А в глазах начинает двоиться от 3D-эффектов виртуальных приборов. Причем в очках видно, что один из «слоев» наборного изображения выполнен в крайне низком разрешении.

Благо 3D-режим можно отключить. А вот с навязчивым подголовником ничего не поделаешь: по вылету он не регулируется. И сдвижные валики боковых поддержек не сжимают тебя тисками даже в крайнем положении.

Правда, и на немецком солнце есть пятна. Одна сенсорная вакханалия в A6 или абстракционизм вместо приборов у рестайлинговой «пятерки» чего стоят! Но как ни крути, и в холодно-геометричном интерьере Audi, и в более аналогово-домашнем BMW сидеть уютнее и удобнее. Прежде всего из-за кресел правильных форм и рельефов.

Неплох и Lexus. Его фирменные «рожки» переключателей ездовых режимов и отключения ESP задают боевое настроение. Ведь они прямо перед глазами — на

Розничные цены участвовавших в тесте автомобилей*





козырьке приборов! О том, что «ES 350 — это Camry 3.5 на максималках», можно догадаться разве что по характерной, довольно высокой посадке, полукруглому профилю спинки кресла и брызгам общетойотовской фурнитуры. Но вообще Lexus с его обилием реальных кнопок еще более аналоговый олдфаг, чем BMW.

Верность традициям Lexus, увы, хранит и по инфоразвлекательной части. Устаревшей японской мультимедийке с графикой «привет из 80-х» давно пора на свалку истории. Но в Лексусе лишь поменяли джойстик-мышь на такой же неудобный в обращении трекпад — попадать в движении курсором в виртуальные кнопки по-прежнему та еще задачка.

А вот Genesis нынче подтянулся до немецкого уровня: корейские инфоразвлечения не менее красочны и разнообразны. И опционная аудиосистема Lexicon в G80 переигрывает лексусовский Mark Levinson: 18 динамиков в Дженезисе звучат не менее объемно, ярко и насыщенно, чем Harman/Kardon в BMW и Bang & Olufsen в Audi.

Какие «лошади» сильнее, бензиновые или дизельные? Факт — Audi и BMW на тяжелом топливе во всех без исключения разгонных дисциплинах на динамометрической дороге разделали бензиновых «азиатов», что называется, под орех. К примеру, «сотню» с места «немцы» набирают за 6,6—6,7 с — почти на секунду быстрее Дженезиса и на полторы опережая Lexus. Интересно, что последнему переднеприводность ничуть не мешает: правильная доза пробуксовки при отключенной ESP, наоборот, помогает улучшить результат на 0,3 с. Просто японский атмосферник серии 2GR поет красиво, но проигрывает безголосому корейскому турбомотору по крутящему моменту в широком диапазоне оборотов. Не помогает даже гандикап в массе — ведь Genesis весит две тонны ровно, как и Audi. А Lexus легче на целых 232 кг.

Но насколько же удобнее управлять разгоном «японца»! Не надо думать, что за режим включен, какие обороты у двигателя. Тойотовский восьмиступенчатый «автомат» даже в Комфорте понимает желания с полуслова. Просто нажимаешь на газ — и ES 350 ускоряется именно так, как ты хотел.

Genesis не может похвастать столь точным следованием за педалью. В Комфорте корейская гидромеханика так и



Можно отключить 3D-эффект, но с противоходом виртуальной стрелки тахометра придется свыкнуться



Корейская мультимедийка отрисована с любовью и по количеству виджетов и скорости процессора ничуть не уступает немецким



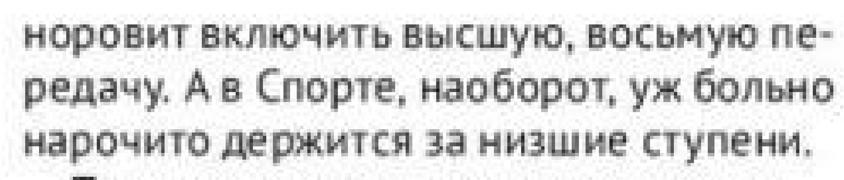
Селектор «автомата» в виде шайбы подсмотрен корейцами у Ягуара, но не обеспечивает той же четкости и легкости



Добротный интерьер Дженезиса монументален и тактильно приятен



Кресла Ergo Motion доступны уже со средней версии Premium, но могли бы быть и поэргономичнее



норовит включить высшую, восьмую передачу. А в Спорте, наоборот, уж больно нарочито держится за низшие ступени.

Причем дело явно не в «железе», а в «софте». Пожалуйста: и BMW, и Audi используют один и тот же «автомат» ZF 8HP, но в «пятерке» он продолжение ваших мыслей, у «а-шестой» же аналогичную гидромеханику нужно все время активно пришпоривать педалью даже в режиме dynamic.

Надо ли упоминать, что немецкие дизели в полтора раза экономичнее японского атмосферника и легко укладываются в 10 л/100 км даже в плотном московском потоке? А вот непомерный аппетит турбо-Дженезиса неприятно удивил: даже при нежном поглаживании правой педали в городе никак не получалось меньше 18 л/100 км там, где Lexus расходовал 15,5 л/100 км.

Вот ассистенты водителя у Дженезиса работают не хуже немецких. Посетовать можно разве что на вялое ускорение на адаптивном круиз-контроле вслед за ли-



Пассажирское сиденье покорно отъезжает вперед, склоняется в полупоклоне и при этом не перекрывает водителю обзор в боковое зеркало





Пульт для задних пассажиров может предложить и Lexus, а вот дисплеи на спинках передних сидений в машине за 5,2 млн — только Genesis



Трехзонный климат-контроль включен в цену только для топ-версий Luxury и Elite, а для начальных Business и Advance не предлагается даже в виде опции

Audi A6 45 TDI quattro



BMW 530d xDrive



Genesis G80 2.5 T-GDi



Lexus ES 350



Оба немецких седана немного лучше по запасу пространства над головой, но во всем остальном, начиная с зазора перед коленями и заканчивая размерами дверного проема, Lexus и Genesis вчистую переигрывают Audi, не говоря про еще более тесный BMW. Плюс богатство оснащения на вложенный рубль: за все подогревы, шторочки и так далее у «немцев» придется доплатить существенно больше

дером и чересчур рьяное центрирование в полосе, что характерно и для Audi с BMW. Причем Lexus им неровня: дистанцию он держит еще более почтительную, а в отсутствие ведущего на крутом спуске можно запросто схлопотать штраф. Да-да — как и на Camry, адаптивный круиз-контроль Лексуса не задействует рабочие тормоза при превышении заданной скорости!

Или ES просто опасается их перегреть раньше времени? Ведь у Лексуса, в отличие от остальных, спереди плавающие скобы и самые скромные диски диаметром всего 305 мм против 360 мм у G80. А задние японские диски и вовсе сплошные, тогда как у остальной троицы — вентилируемые. Чем это опасно? Одно торможение с 200 км/ч до полной остановки — и из-за перегрева фрикционного материала колодок остановочный путь при последующем торможении Лексуса удлиняется на 30 метров!



Даже в холодном состоянии ES со 100 км/ч останавливается за 38 метров, проигрывая BMW почти полтора метра, Audi — 2,5 м, а Дженезису — три с половиной. Представьте себе, G80 здесь опередил «немцев»! И термостойкость на уровне: два подряд замедления с 200 км/ч без признаков перегрева. Что неудивительно: спереди у Дженезиса в европейской версии самые крупные диски и мощные шестипоршневые механизмы, тогда как даже опционные тормоза M Sport у BMW имеют лишь четыре поршня. Правильные выводы сделали в Корее после «зажигательной» истории с тормозами на предыдущем G80 (АР №8, 2017).

А вот шасси еще далеко от совершенства. Остренький руль и минимальные крены намекают на яркий ездовой характер. Вторит этому, как и у всей четверки, возможность полностью отключить систему стабилизации. Но настройки скорее безопасные, чем спортивные: Genesis не стремится ехать боком ни под тягой, ни под сброс газа. Даже при откровенной провокации занос развивается плавно. Спокойствие и умиротворение? Но на неровной прямой G80 погуливает, и адаптивные амортизаторы, зажатые режимом Sport, не в силах полностью сгладить амплитуду этой «синусоиды». Плюс неточность реакций, когда





Приборы в стиле суперкара LFA намекают на то, что в Лексусе еще жив спортивный дух



Премия за самые сомнительные мультимедийные достижения однозначно достается Лексусу. Причем страшненькая графика и неторопливый процессор огорчают куда меньше, чем иезуитское управление исключительно через трекпад: экран на касания не реагирует


Легко, воздушно, свежо! Пока не сядешь в кресло, не скажешь, что в основе тут Camry



G80 с ростом крена сильнее ожидаемого подрабатывает задней осью, в результате чего приходится слегка отруливать — и траектория получается ломаной. А «кисельное» усилие на руле в околонулевой зоне только осложняет контроль. Причем в Спорте вязкость «киселя» лишь возрастает.

Управляемость Audi с задней подруливающей подвеской, как у нас, тоже далека от эталона: излишняя острота и «раздвоение личности» при энергичной смене курса напрягают не меньше, чем в Дженезисе. Но в случае с A6 хотя бы можно отказаться от этой опции и получить нормальное шасси. К тому же у Audi нет проблем ни с устойчивостью, ни с реактивным действием.

Lexus ES, как и Genesis G80, не балует выбором вариантов шасси: есть лишь жесткий вариант F Sport с адаптивными амортизаторами и мягкий — с обычными пассивными стойками. У нас был второй. И это то что надо, как пела группа «Браво». Подвижность в поворотах, отменная хватка за курс и логичные крены. Посетовать можно разве что на легкую завуалированность обратной связи по рулю.


Браво, Lexus: покладистый восьмиступенчатый «автомат» и старый добрый механический селектор, который куда удобнее джойстиков


Скринейджерам будет тяжко с Лексусом, зато возрастные любители кнопок от него в полном восторге


Еще одна Camry-примета — задний подлокотник с пультом и подстаканниками из откидной крышки. Любопытно, что в Тойоте кнопки сенсорные, а вот в Лексусе — настоящие, аппаратные

В BMW тоже не все гладко с реактивным действием, излишне зажатым и искусственным. Но шасси-то на голову лучше всех остальных. Цельное, живое, точное. На «пятерке» с M-подвеской хочется мчать! Стрелка спидометра как-то сама собой движется вверх — скорость в пристрелянных поворотах горной дороги полигона выше, чем у остальной троицы.

Увы, опционная M-подвеска BMW упруго встряхивает седоков на любых

Экстренные маневры

Лосиный тест

Предельные возможности Audi впечатляют — 82,8 км/ч. Но A6 очень рано срывается в занос, который тут же корректирует система стабилизации, — и большую часть траектории машина проезжает крайне нервно, беспрестанно визжа шинами.

M-шасси у BMW настроено по-кольцевому нейтрально, и вплоть до 80 км/ч «пятерка» ехала по траектории практически без скольжений. И без одергиваний электроники. Высокий класс! Но предел, ограниченный электроникой, все же на 1,3 км/ч ниже, чем у Audi, — только 81,5 км/ч.

Lexus и Genesis схожи в своем бесхитростном поведении. Их по траектории четко ведет строгая система стабилизации, уберегая от намеков на занос. А более высокий предел 82,1 км/ч у G80 против 80,9 км/ч у ES 350 обусловлен во многом широкими и цепкими шинами Michelin Pilot Sport 4.

Торможение с объездом

Легче всего совмещать объезд и экстренную остановку получается у Audi: с опционной подруливающей задней подвеской машина как бы сама уходит от препятствия с легким заносиком, мощно замедляясь практически без растормаживаний: 34,3 м. И разброс результатов невелик, всего 1,8 м. Хорош и Lexus с его итоговыми 35,1 м. Правда, скольжения задней оси при этом глубже и водителю ES 350 надо быть начеку: ESP не всесильна.

Тормозной путь Дженезиса длиннее всего на 0,8 м, и растормаживаний во время маневра нет. Но они проявились у G80 на реальной дороге: «кореец» единственный, чья АБС сильно распускала хватку колодок при замедлении на гребенке. А при экстренном объезде сложности доставляет нелинейность реакций: с ростом крена Genesis переходит на более крутую траекторию — и надо быть готовым отруливать.

BMW слушается руля безукоризненно, следуя по траектории точнее всех. И явных растормаживаний нет, на что косвенно указывает и минимальный разброс результатов (вдвое меньше, чем у Audi). Тем не менее средний тормозной путь оказался на 2,8 м длиннее, чем у A6.



Автомобиль	Предельная скорость выполнения маневра «Лосиный тест», км/ч
Audi A6 45 TDI quattro	82,8
BMW 530d xDrive	81,5
Genesis G80 2.5 T-GDi	82,1
Lexus ES 350	80,9

Автомобиль	Шины
Audi A6 45 TDI quattro	Bridgestone Turanza T005 255/40 R20
BMW 530d xDrive	Pirelli P Zero 245/35 R20 спереди и 275/30 R20 сзади
Genesis G80 2.5 T-GDi	Michelin Pilot Sport 4 245/45 ZR19 спереди и 275/40 ZR19 сзади
Lexus ES 350	Bridgestone Turanza T005A 235/45 R18

3 м
1 м
3 м
14 м
6 м
13,5 м
Начало зоны торможения
Audi A6 45 TDI quattro 34,3 м
Lexus ES 350 35,1 м
Genesis G80 2.5 T-GDi 35,9 м
BMW 530d xDrive 37,1 м



типах неровностей, да и запас энергоемкости невысок. Так что если вам дороги как собственные позвонки, так и 20-дюймовые колеса, то дачные грунтовки и откровенно разбитый асфальт лучше проезжать исключительно «шепотом».

Genesis на 19-дюймовых шинах получше BMW справляется с невзгодами наших дорог, но подвесочный комфорт тоже отнюдь не бизнес-классовый. Видимо, стереокамера, по команде которой расслабляются и зажимаются амортизаторы, не успевает корректно считать все дорожные «ужасы нашего городка». К тому же в режиме Comfort чувствуется сильная вибрация неподрессоренных масс при проезде «лежачих полицейских» и легкая раскачка на волнах. И то и другое лечится режимом Sport, однако уровень тряски тогда станет сопоставим с М-твердостью BMW.

Audi A6 у нас в этот раз с пружинами и адаптивными амортизаторами, которые не в силах подарить такое же ощущение мягкой пуховой перины, как опционная пневмоподвеска в прошлом тесте (АР №4, 2019). Да, на «лежачих полицейских» Audi мягче всех, но на обычном асфальте — жестковато даже в Комфорте.

Вот Lexus — другое дело! Жаль только, что ход подвески здесь, по сравнению с Camry, укорочен, из-за чего ES иногда упирается в буферы сжатия при проезде серьезных волн и крупных неровностей.

Хотя больше расстраивают звонкий «непремиумный» стук камней и песка по колесным аркам и назойливый шинный гул. Как будто в каждой колесной арке Лексуса на шершавом подмосковном асфальте поселяется пчелиный рой. У Дженезиса «низовых» шумов поменьше, но сильнее слышно двигатель.

Audi заметно тише «азиатов». Но в городе солирует дизель, его характерное тарахтение явно громче, чем у BMW. И, собственно, из-за этого «пятерка» и А6 поменялись местами в акустической табели о рангах — в прошлый раз Audi у нас была с куда более тихой бензиновой «шестеркой» (АР №4, 2019).

Единственная, но крайне важная для бизнес-седанов номинация, где Genesis и Lexus однозначно переигрывают Audi и BMW, — простор и комфорт на VIP-местах сзади. Туда и попадать проще благодаря большему размеру дверных проемов, и запас перед коленями в азиатских машинах существенно больше. Плюс сам диван в богатых комплектациях имеет недоступный «немцам» электропривод: у Лексуса наклоняется спинка, а в Дженезисе сиденье двигается целиком во имя придания комфортной полулежачей позы.

Да и опции вроде шторок на окнах, собственного пульта управления аудиосистемой и трехзонного климат-контроля с электроподогревом у азиатской парочки доступнее. А дополнительных сантиметров, которых так



Рестайлинг привнес минимальные изменения в «пятерку», которая застряла где-то между аналоговым прошлым и цифровым будущим



Во всех вариантах цифровых приборов у BMW и спидометр, и тахометр выполняют чисто декоративную функцию окантовки основного изображения



Инфоразвлекательная оболочка BMW не функциональнее, чем в Audi и Дженезисе, но выглядит красочнее и управляется в том числе и удобной традиционной шайбой

Некоторые результаты измерений Авторевю

Параметры		Автомобили			
		Audi A6 45 TDI quattro	BMW 530d xDrive	Genesis G80 2.5 T-GDi	Lexus ES 350
Максимальная скорость, км/ч		248,4	248,4	239,0	213,4*
Время разгона, с	0–50 км/ч	2,3	2,6	2,8	3,2
	0–100 км/ч	6,7/7,8**	6,6/7,1**	7,5/8,0**	8,0/8,3**
	0–150 км/ч	14,5	13,7	15,3	15,7
	0–200 км/ч	28,7	26,5	30,7	29,4
	на пути 400 м	14,8	14,7	15,4	15,8
	на пути 1000 м	27,1	26,7	27,8	28,1
	60–100 км/ч (D)	3,8	3,4	4,1	4,2
	80–120 км/ч (D)	4,5	4,2	4,8	5,4
Выбег, м	с 50 км/ч	625	664	565	695
	130–80 км/ч	1350	1298	1175	1323
	160–80 км/ч	2074	2012	1807	2016
Торможение со скорости 100 км/ч	путь, м	35,7	36,8	34,8	38,2
	замедление, м/с^2	10,8	10,5	11,1	10,1
Торможение со скорости 150 км/ч	путь, м	79,6	84,2	75,9	85,9
	замедление, м/с^2	10,9	10,3	11,4	10,1
Торможение со скорости 200 км/ч	путь, м	142,8	152,7	135,6	156,0
	замедление, м/с^2	10,8	10,1	11,4	9,9

* Ограничена электроникой
** Разгон с двух педалей / разгон с переносом ноги (ESP и кондиционер включены)







Подруливающие задние колеса — опция за 127 тысяч рублей. Шасси с ней утрачивает цельность, характерную для Audi. Зато A6 обретает верткость: диаметр разворота становится скромнее, чем у «пятерки» BMW, менее 11,5 м. Lexus описывает 12-метровый круг, а вот Дженезису G80 для разворота в один прием едва хватало 14 метров ширины динамометрической дороги



Виртуальные приборы Audi не слишком контрастны и довольно старомодны, но на фоне шкал Дженезиса, не говоря про вакханалию в BMW, это просто отдых для глаз



Помимо мрачности, создаваемой черной подложкой, отзывчивую и богатую мультимедийку Audi пожурить не за что



Нижний тачскрин Audi подпружинен, что вместе с вибрацией при нажатии виртуальных кнопок призвано создавать иллюзию обратной связи

остро не хватает перед коленями в BMW (Audi лишь немногим теснее «азиатов»), у «немцев» не купишь ни за какие деньги.

Считаем экспертные баллы — и-и-и... Опять без сюрпризов: «немцы» впереди. Причем «пятерка» BMW самая драйверская в этом квартете, особенно с М-подвеской. Неудивительно, что в прошлом году с результатом 5583 проданные машины она уступила на нашем рынке лишь Мерседесу Е-класса (6836).

«Шестерка» Audi не столь цельна характером — не поэтому ли уступает по продажам втрое? Ценителей японских комфорта и надежности в нашей стране тоже поменьше — рыночный проигрыш вчетверо и третье место Лексуса в нашем сравнении. А вот новый Genesis G80 мог бы выступить и поярче. Сейчас, на волне дефицита, когда хватают вообще все, что привозят в Россию, его точно будут брать. Но в 2015 году Hyundai Genesis тоже едва не обошел ES, а потом продажи скатились с тысячи до трех—четырех сотен в год. Даже несмотря на второй заход уже под маркой Genesis — как G80.

Сейчас шаг вперед и по дизайну, и по сервисной электронике корейцы сделали. Однако для консерваторов, которые считают деньги и ездят на заднем диване, перекладывая все дорожные проблемы на наемного шофера, Lexus по-прежнему лучше — при равенстве цен. А для того, чтобы бороться за искушенных «большой немецкой тройкой» клиентов, нужна харизма в ездовых свойствах. Конечно, Genesis доступнее «немцев» в среднем на 20% в сопоставимых комплектациях — например, тестовый G80 за те же 5,2 млн, что и ES 350, выгоднее BMW и Audi на целый миллион. Но, как показывает опыт прежних лет, для серьезной битвы в премиум-сегменте этого мало. Ждем четвертого захода — или модернизации при рестайлинге? ☐

Паспортные данные

Автомобили		Audi A6 45 TDI quattro	BMW 530d xDrive	Genesis G80 2.5 T-GDi	Lexus ES 350
Тип кузова		четырехдверный седан	четырехдверный седан	четырехдверный седан	четырехдверный седан
Число мест		5	5	5	5
Объем багажника, л		530	530	424	420
Снаряженная масса, кг		1785	1695	1930	1725
Полная масса, кг		2410	2385	2450	2150
Двигатель		дизельный, с аккумуляторным впрыском и турбонаддувом	дизельный, с аккумуляторным впрыском и турбонаддувом	бензиновый, с комбинированным впрыском и турбонаддувом	бензиновый, с комбинированным впрыском
Расположение		спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров		6, V-образно	6, в ряд	4, в ряд	6, V-образно
Рабочий объем, см³		2967	2993	2497	3456
Число клапанов		24	24	16	16
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин		249/183/3000–4500	249/183/4000	249/183/4500–5800	249/183/5000–6600
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин		600/1500–2750	620/2000–2500	421,7/1650–4000	356/4600–4700
Коробка передач		автоматическая, 8-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая
Привод		постоянный полный	полный, с многодисковой муфтой в приводе передних колес	полный, с многодисковой муфтой в приводе передних колес	передний
Передняя подвеска		независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска		независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная
Передние тормоза		дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза		дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые
Размерность базовых шин		225/55 R18	225/55 R17	245/45 R19 (спереди), 275/40 R19 (сзади)	235/45 R18
Максимальная скорость, км/ч		250	250	250	210
Время разгона 0–100 км/ч, с		6,1	5,4	6,5	7,9
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	7,7–8,0	6,6	13,1	12,6
	загородный цикл	5,7–5,8	5	6,9	6,6
	смешанный цикл	6,4–6,6	5,6	9,2	8,8
Емкость топливного бака, л		73	66	65	60
Топливо		дизельное	дизельное	бензин АИ-95	бензин АИ-92–98



«Холодно с вами. Очень холодно» — так и хочется повторить интерьерщикам Audi слова героя Евгения Леонова из фильма «Убить дракона»

Размеры, снаряженная масса* и развесовка по осям

Audi A6 45 TDI quattro
Масса 1998 кг
54,3 % | 45,7 %
56 | 374 | 898–978 | 937 | 270 | 880–1113 | 460–490 | 480 | 215–310 | 404–450 | 350
135 | 226 | 1457 | 2924 | 4939
1470/1427** | 130 | 1630/1617 | 1886

BMW 530d xDrive
Масса 1888 кг
53,2 % | 46,8 %
62 | 171 | 897–965 | 936 | 230 | 880–1127 | 480–530 | 500 | 245–310 | 407–472 | 335
129 | 231 | 1479 | 2975 | 4963
1477/1423** | 134 | 1605/1630 | 1868

Genesis G80 2.5 T-GDi
Масса 2000 кг
52,3 % | 47,7 %
49 | 178 | 859–960 | 908–913 | 202–279 | 873–1115 | 465–515 | 480 | 225–315 | 398–460 | 358–386
153 | 206 | 1475 | 3010 | 4995
1483/1433** | 143 | 1630/1637 | 1925

Lexus ES 350
Масса 1768 кг
59,2 % | 40,8 %
56 | 569 | 878–941 | 910 | 316 | 864–1107 | 450–570 | 490 | 251–325 | 420–485 | 325–340
126 | 207 | 1445 | 2870 | 4975
1420/1350** | 134 | 1590/1610 | 1865

Размеры указаны в миллиметрах. Голубым цветом выделены данные производителей, черным — измерения Авторевю
* Фактическая масса автомобиля без водителя, с полным топливным баком и полностью заправленного технологическими жидкостями
** Ширина салона на уровне плеч

Audi A6 45 TDI quattro



BMW 530d xDrive

546 л
817 | 520 | 1150 | 1857 | 1407 | 665

Genesis G80 2.5 T-GDi



Lexus ES 350

514 л
1085 | 450–467 | 1025 | 1070 | 1663 | 650

У всей четверки крышки снабжены электроприводом, а простенькие громоздкие петли прикрыты обивкой и не нанесут урона поклаже. BMW лидирует по объему отсека «в шариках», но чемоданы сюда грузить ничуть не удобнее, чем в Lexus и Audi: форма багажника с выпирающими лонжеронами самая неправильная. К тому же нет докатки, которая может лежать в трех других седанах (у «азиатов» это полноразмерное легкосплавное колесо базовой размерности). Самый скромный объем вне зависимости от того, чем грузить, предоставляет Genesis. А вот неряшливой обивкой огорчает уже Lexus (родство с Camry дает о себе знать и здесь). Плюс у немецких машин трехсекционные складные спинки, тогда как G80 и ES могут похвастать лишь лючками для лыж

Экспертные оценки Авторевю



	Макс. балл	Audi A6 45 TDI quattro	BMW 530d xDrive	Lexus ES 350	Genesis G80 2.5 T-GDi
Суммарный балл	1000	865	855	845	830
Эргономика	220	190	185	190	185
Рабочее место водителя	110	95	95	95	90
Обзорность	110	95	90	95	95
Динамика	360	315	325	295	300
Разгонная динамика	110	95	100	90	85
Тормозная динамика	130	120	115	100	120
Управляемость	120	100	110	105	95
Ездовой комфорт	220	185	180	185	175
Плавность хода, виброзащита	110	90	80	95	85
Акустический комфорт	110	95	100	90	90
Комфорт салона	200	175	165	175	170
Пассажирские места	110	95	85	100	100
Багажник	80	70	70	70	65
Трансформация салона	10	10	10	5	5

Эргономика

У G80 наименее удобное кресло. А у BMW пухлые стойки с массивными треугольниками в основаниях ухудшают обзорность.

Динамика

Genesis и Lexus проигрывают «немцам» в предельных возможностях разгона, но ES 350 получает бонус за удобство управления скоростью. По той же причине BMW переигрывает Audi. Lexus отличился низкой термостойкостью колодок и самым длинным тормозным путем на прямой. BMW замедляется чуть хуже Audi. Lexus в поворотах не столь монолитен, как BMW. Audi подводит двуличность, вносимая задней подруливающей подвеской. А Genesis вдобавок имеет наименее информативный руль.

Ездовой комфорт

BMW тверд М-подвеской, хотя и Genesis ненамного комфортнее. Audi на пружинах хорошо отрабатывает лишь «лежачих полицейских», и только плавность хода Лексуса соответствует бизнес-классу. Акустическую картину в G80 и ES 350 портят прежде всего шины и стук песка с камнями по колесным аркам. Audi проигрывает BMW в основном из-за более голосистого дизеля.

Комфорт салона

«Азиаты» попросторнее Audi, а BMW, по меркам бизнес-класса, откровенно тесен. Багажник BMW больше, чем у Audi и Лексуса, но только потому, что не предусмотрено место под докатку, и потому оценки равные. А самым скромным отсеком располагает Genesis. У «азиатов» есть только лючок для лыж, тогда как у «немцев» — трехсекционные откидные спинки.

Эклипсоид

Обновленный кроссовер Mitsubishi Eclipse Cross стал ярче снаружи, но проще внутри. Как ни странно, это верная дорога, однако успеет ли он пройти ее до конца с такими ценами?

Илья ХЛЕБУШКИН, фото автора и компании Mitsubishi

Специфический дизайн, единственный полуторалитровый турбомотор и немаленький ценник — не самый удачный рецепт массового кроссовера на нашем рынке, верно? Импортируемый из японского Окадзаки Eclipse Cross был дороже, чем локализованные и более крупные Toyota RAV4 и Mazda CX-5. Неудивительно, что даже древний, но более дешевый Mitsubishi ASX расходился вдвое лучше.

И вот — рестайлинг. Корма без пятой двери с разделенным горизонтальной планкой стеклом стала скучнее, но спокойнее. А вот физиономия, наоборот, приукрашена — эффектные этажи словно подсмотрены у нынешних Hyundai. Даже в базовых версиях вся оптика фасеточно сверкает диодами. А вместо сползших на бампер фар остались хищные росчерки дневных ходовых огней.

Профиль с покатой крышей остался узнаваемым, но длина выросла на 14 см, до 4545 мм, — теперь Eclipse Cross на 18 см габаритнее соплатформенного Mitsubishi ASX с той же колесной базой 2670 мм. Большая часть прибавки в длине досталась увеличившемуся на 21 литр багажнику, однако итоговый 331 л все равно не впечатляет. И зря теперь у заднего дивана нет продольной регулировки. Хорошо, что втискиваться на второй ряд не приходится, а ниспадающий потолок низковат разве что на версиях с люком.

Сенсорный экран медиасистемы вырос на дюйм по диагонали — и сполз по центральной консоли настолько, что теперь до него можно дотянуться. Поэтому долой тачпад на трансмиссионном тоннеле! Устаревший еще до рождения Эклипса.

А вот проектор напрасно удалили из списка опций — даже простенький выдвижной экранчик, который только и можно было подружить с обогреваемым стеклом, был удобен. Приборы ведь прежние, от Mitsubishi Pajero Sport, без режима цифрового спидометра на дисплейчике. А еще жаль, что сзади так и не появилось USB-разъема для подзарядки гаджетов. Зато блок стеклоподъемников наконец-то удостоился полноценных подсветки и авторежима. А словно просиженные передние кресла заменили удобными, с более длинной подушкой и иным профилем спинки.



Здесь новая мультимедийная система, дизайнерские изменения — и иные материалы обрамления дефлекторов

Полуторалитровый турбомотор 4B40 по-прежнему в строю, но на подмогу ему призвали надежный двухлитровый атмосферник серии 4B11 из семейства GEMA, появившегося в 2005 году. Радость консерватора! Правда, в отличие от ASX, здесь она почему-то сочетается только с передним приводом.



Пульт стеклоподъемников — со всеми подсвеченными кнопками и авторежимом

Появилось воспроизведение видео через USB

Вариатор Jatco серии JF016E для обоих моторов одинаков, как и мощность — налогововыгодные 150 л.с. Но с двухлитровым атмосферником Eclipse Cross едет как загруженный ASX — вяловато. Даже манеры похожи: новыми настройками амортизаторов сложно изменить до неузнаваемости платформу GS (стойки McPherson спереди, многорычажка сзади), известную нам еще с начала 2000-х по десятку моделей Mitsubishi, Dodge, Jeep и Chrysler. На прямой с неровным покрытием приходится подруливать, в поворотах крены больше, чем ожидаешь, простенький электроусилитель всегда находится в режиме «резина». А подвеска могла бы носить титул призера класса по комфорту и энергоемкости — если бы не жесткая реакция на особо острые стыки и дрябловатость на череде ям. Из позитива — дорожный просвет увеличен на 16 мм, до неплохих 199 мм, и за подбрюшье, включая бензобак, теперь можно почти не волноваться.

Впрочем, полуторалитровая турбоверсия тоже далека от спортивности. Из городского потока не выпадаешь, но обгоны на трассе даются только с педалью в полу. Та же Skoda Karoq 1.4 при сходных цифрах моторной отдачи не в пример динамичнее. И, само собой, гибридную версию Eclipse Cross PHEV с силовой установкой от модели Outlander PHEV с работающим по циклу Аткинсона дефорсированным двигателем 2.4, двумя электромоторами и литий-ионной тяговой батареей к нам не привезут: цена зашкалила бы.

А она и так высока — плюс 200 тысяч рублей после обновления. Двухлитровый переднеприводный Eclipse Cross в начальной комплектации Intense (семь подушек безопасности, ESP, двухзонный климат-контроль, медиасистема, камера заднего вида, подогрев всех сидений, руля и лобового стекла, электропривод кресла водителя, датчики света и дождя, круиз-контроль, светодиодные фары и 18-дюймовые колеса) оценен в 2 млн 413 тысяч рублей. А за полноприводный кроссовер с турбомотором в версии Ultimate (панорамная крыша, кожаный салон, камеры кругового обзора, набор электронных ассистентов и адаптивный круиз-контроль, кнопка запуска двигателя и система бесключевого доступа) придется выложить 2 млн 753 тысячи рублей. Планов по локализации Эклипса в Калуге нет (вся мощность там занята кроссовером Mitsubishi Outlander, оставившим всего 20% внедорожнику Pajero Sport). И, по-моему, это приговор. А жаль. Ведь две проблемы из трех — странная внешность и безальтернативный турбомоторчик — все-таки решены. □



Длина багажного отделения увеличилась на 113 мм. Под высоким полом — вкладыш с полноразмерной запаской



Отсюда наконец-то убрали тачпад



У передних кресел изменились боковые валики, плечевой упор спинки, а подушка выросла в длину до 50 см. Вместо опционной, полностью кожаной обивки — комбинированная, с приятной на ощупь искусственной замшей



Садиться назад мешает только ниспадающая крыша — двери прикрывают пороги и распахиваются на гостеприимные 75 градусов. Обе части дивана имеют обогрев, а спинка — регулировку угла наклона

Изохоры Camry

На наш рынок Toyota Camry поколения XV70 вышла три года назад, но только теперь под капотами рестайлинговых машин российской сборки прописались «четверки» новой серии Dynamic Force. В ходе, как говорят физики, изохорного процесса — ведь их рабочий объем в литрах (2,0 л и 2,5 л) остался неизменным. А динамика?

Олег РАСТЕГАЕВ, фото компании Toyota

Если верить паспортным данным, теперь Camry с двухлитровым мотором разгоняется до «сотни» не за 11, а за 9,5 секунды. При той же мощности 150 л.с. Неужели такую прибавку может обеспечить замена гидромеханического «автомата» вариатором?

Даже если стартовать с легкой пробуксовкой с «двух педалей» (электроника позволяет раскручивать мотор на месте до 2500 об/мин), то лучший результат моих экспресс-замеров прибором VBOX Sport — 10,85 с. М-да, чудес не случилось. И «ручной» режим, когда вариатор имитирует девять псевдопередач в дополнение к первой настоящей, здесь не в помощь.

А первая передача у этого вариатора самая что ни на есть механическая: пара шестерен замыкает ведущий и ведомый валы напрямую, и в таком состоянии можно разогнаться до 55 км/ч по спидометру. Такая конструкция, уже знакомая нам по кроссоверу RAV4, позволяет снять нагрузку с ремня вариатора, уменьшить диаметр шкивов и повысить надежность узла в целом. Ведь если забуксовал в грязи или паркуешься на подъеме, «тарелки» вариатора не страдают.

И на разгоне, кстати, наличие жесткой передачи ощущается: первое переключение сопровождается привычным «автоматическим» толчком. А остальные смены псевдоступеней более «резиновые», хотя и быстрые.

Вообще вариатор неплох. Никакой тупизны, быстрые отклики на газ. И даже на горной дороге двухлитровая вариаторная Camry не воспринимается овощем. Несмотря на то, что все машины российской сборки отныне соответствуют экономам Евро-6.

Кстати, наступая на акселератор, вы теперь заметно сильнее разгоняете поршни двухлитрового мотора. Если прежний двигатель 6AR-FSE был «квадратным» (диаметр и ход поршня равные — 86 мм), то новый агрегат серии M20A-FKS, следуя современным тенденциям, стал длинноходным: при диаметре цилиндра 80,5 мм ход поршня составляет 97,6 мм. Такое соотношение позволило сделать мотор компактнее, легче и экономичнее, но средняя скорость движения поршней увеличилась, возросли нагрузки на кольца и стенки цилиндров. Вдобавок двигатель оброс большим количеством новых систем, призванных повысить все ту же экономичность. Тут и помпа системы охлаждения с электроприводом, и электронное управление термостатом, и масляный насос переменной производительности — вдобавок к комбинированному впрыску и фазовращателям, которые были и на прежнем моторе.

Зато в городском цикле Toyota декларирует уменьшение аппетита с 9,7 до 7,7 л/100 км. И это, замечу, без системы старт-стоп. Причем паспортные цифры похожи на правду: при спокойной езде расходомер двухлитровой Camry выдавал около 7,5 л/100 км на бензине АИ-95. А ведь можно лить и 92-й! Скажете, что при степени сжатия 13:1 это все равно что подсыпать песочек в цилиндры? Но в тойотовских моторах применяется регулировка фаз в широком диапазоне, и фактическая степень сжатия из-за позднего закрывания впускных клапанов может быть заметно меньше геометрической (как в циклах Миллера/Аткинсона). Так что 92-м бензином вы мотор не убьете, хотя в мощности потеряете.

Все вышесказанное справедливо и для двигателя объемом 2,5 литра той же серии Dynamic Force, который теперь развивает 200 л.с. против 181 силы мотора предыдущего поколения 2AR-FE. По результатам моих замеров 200-сильная Camry набирает «сотню» за 9,4 с при заявленных 8,7 с — неплохо. Реакции на газ в меру быстрые и комфортные, но без спортивных ноток.

В том же ключе настроен и восьмиступенчатый «автомат» — даже в ручном режиме передачи переключаются мягко. А при старте с «двух педалей» электроника ограничивает обороты жестче, чем на двухлитровой версии, — не более 2000 об/мин!

Словом, с новыми моторами и коробками Camry по-прежнему ориентирована на комфорт. Даже в версии GR Sport: за эффектной внешностью — можно выбрать красную машину с черной крышей! — скрывается абсолютно та же техника, что и у обычной Camry с мотором 2.5. И только выбрав GR Sport с двигателем V6 (это прежний агрегат 2GR-FKS мощностью 249 л.с.), вы обнаружите на центральном тоннеле кнопки Eco, Comfort и Sport, меняющие настройки силового агрегата. Почему их нет на менее мощных версиях, где спортивный режим был бы весьма актуален?


В базовой комплектации теперь 17-дюймовые колеса вместо прежних 16-дюймовых, а более дорогим версиям положены 18 дюймов


Основное изменение в интерьере — рокировка мультимедиадисплея и центральных дефлекторов


Исполнение GR Sport — это еще и черный потолок плюс кресла с красными вставками. Но почему так неряшливо сборят валики сидений?

Как и полный привод. Признайтесь, многие надеялись, что Toyota предложит его на рестайлинговых машинах. Но ответ официальных лиц однозначен: Camry AWD разработана исключительно для американского рынка. Не для нас.

Рестайлинг, кстати, вернее называть фейслифтингом — ведь снаружи изменился лишь передок. Иная форма бампера под эмблемой — и новые скобки обрамления решеток в нижней части: хромированные, матовые или черные в разных версиях. В салоне — рокировка центральных дефлекторов и экрана мультимедиа. Но простенькие дефлекторы по-прежнему лишены механизма, перекрывающего потоки воздуха. Неудобно и как-то несолидно для машины с двухзонным климат-контролем

Задние сиденья в дорогих комплектациях по-прежнему лучшие в классе — в откидном подлокотнике упрятана сенсорная панель, с которой можно регулировать наклон спинок, настраивать микроклимат и управлять музыкой

«в базе» и трехзонным — в дорогих исполнениях.

Зато теперь Camry даже в базовой версии имеет сервисы Android Auto и Apple CarPlay, а начиная со средней комплектации Элеганс диагональ приподнятого дисплея увеличивается с 7" до 9" (раньше была максимум 8"). Штатная навигация с картографией Here по-прежнему не блещет графикой и показывает пробки только после регистрации в системе Toyota Connected. Но, став «своим», вы с экрана смартфона сможете определить точное местоположение машины и даже проконтролировать уровень разряда аккумулятора.

Владельцы Camry жаловались, что отделка центральной консоли рояльным черным пластиком слишком капризна в эксплуатации: неизбежные царапины и пыль делают салон неряшливым.

Вместо исполнения S-Edition теперь GR-Sport — помимо красного, можно выбрать черный или белый



Приборы не изменились, а вот систем безопасности прибыло — Camry теперь не только отталкивается от разметки, но и умеет держаться по центру полосы

Критику учли, и вместо полированных панелей здесь теперь матовые вставки под платину или под дерево. А сзади все по-прежнему хорошо — и с местом, и с дополнительными удобствами. Особенно когда вас везут на версиях Luxe Safety или Executive Safety с электрорегулировками спинок.

В багажном отсеке наконец-то выровняли пол, убрав из-под него полноразмерную запаску и попутно увеличив паспортный объем на 31 литр. Но электропривода крышке не положено — при нажатии кнопки на ключе она плавно поднимается благодаря грамотной кинематике и газовой пружине. Даже если машина грязная, руки остаются чистыми.

А для трех топовых версий Toyota предлагает расширенный пакет Safety — такая Camry теперь не только тормозит перед помехами на дороге, но и не позволяет опасно повернуть налево перед встречной машиной, помогает электроусилителем руля при объезде препятствия и может притормозить при слишком быстром входе в поворот на круиз-контроле. А еще в дополнение к системе отталкивания от линий разметки добавлена система удержания по центру полосы. Но только-только доверился электронике в паре плавных поворотов, как в третьем таком же вираже с хорошо различимой разметкой машина почему-то бессовестно уезжает на обочину! Нет уж, лучше я сам.

Интересно, что большинство владельцев Camry предпочитают не тратить деньги на такие системы: например, после опросов фокус-групп комплектацию GR Sport лишили полного пакета систем безопасности, заменив его акустикой JBL. А как иначе — клиенту нужно угождать. Иначе он уйдет к дилерам Kia. Ведь в первом квартале 2021 года Toyota впервые за последние годы утратила лидерство в классе, продав 5028 Camry против 5866 Kia K5. Но, скорее всего, к концу года Toyota вернет пальму первенства: «пересменка» закончилась, обновленных машин сейчас достаточно. И что приятно, их можно забронировать на официальном сайте по рекомендованным ценам (от 1 млн 846 тысяч до 2 млн 882 тысяч рублей) без дилерских накруток.

Кстати, раньше на версии с мотором 2.5 приходилось три четверти продаж, а теперь их популярность станет еще выше. Ведь, доплатив 184 тысячи рублей, вы получите и 200-сильный мотор вместо 150-сильного, и «автомат» вместо вариатора. Который, будь он трижды с удачными настройками, все-таки не заменит старой доброй гидромеханики. □

Паспортные данные

Автомобиль		Toyota Camry		
Модификация		2.0	2.5	3.5 V6
Тип кузова		четырехдверный седан	четырехдверный седан	четырехдверный седан
Число мест		5	5	5
Размеры, мм	длина	4885	4885	4885
	ширина	1840	1840	1840
	высота	1455	1455	1455
	колесная база	2825	2825	2825
	колея передняя/задняя	1600/1580	1600/1580	1600/1580
	дорожный просвет	155	155	155
Объем багажника, л		500–524*	500–524*	500–524*
Снаряженная масса, кг		1560–1580	1555–1625	1680–1700
Полная масса, кг		2030	2030	2100
Двигатель		бензиновый, с комбинированным впрыском	бензиновый, с комбинированным впрыском	бензиновый, с комбинированным впрыском
Расположение		спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров		4, в ряд	4, в ряд	6, V-образно
Рабочий объем, см³		1987	2487	3456
Диаметр цилиндра / ход поршня, мм		80,5/97,6	87,5/103,4	94,0/83,0
Степень сжатия		13,0:1	13,0:1	11,8:1
Число клапанов		16	16	24
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин		150/110/6600	200/147/6600	249/183/6200
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин		206/4400–4900	243/4000–5000	356/4600–4700
Коробка передач		клиноременный вариатор	автоматическая, 8-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая
Привод		передний	передний	передний
Передняя подвеска		независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска		независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная	независимая, пружинная, многорычажная
Передние тормоза		дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза		дисковые	дисковые	дисковые
Размерность базовых шин		215/55 R17	215/55 R17	235/45 R18
Максимальная скорость, км/ч		210	210	220
Время разгона 0–100 км/ч, с		9,5	8,7	7,7
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	7,7	9,3	12,5
	загородный цикл	5,0	5,4	6,4
	смешанный цикл	6,0	6,8	8,7
Выбросы CO_2, г/км	смешанный цикл	175	155	197
Экологический класс		Евро-6	Евро-6	Евро-6
Емкость топливного бака, л		60	60	60
Топливо		АИ-92–95	АИ-92–95	АИ-92–95

* В зависимости от комплектации



Старший Брат

Юрий ВЕТРОВ
Фото автора
и Дмитрия ПИТЕРСКОГО

«Старший Брат смотрит на тебя». Оруэлловскую антиутопию уже претворяют в жизнь многие автомобили с DMS — системами слежения за состоянием водителя Driver Monitoring System. Но если мой Volkswagen Tiguan делает это опосредованно, то Subaru Forester глядит на вас буквально, специальной камерой. Какая система лучше — и что нас ждет в будущем?

Первые серийные объективы с инфракрасными датчиками, которые смотрели водителям в лицо, появились на автомобилях марки Lexus в теперь уже далеком 2006 году. Причем, что любопытно, использовались они... системой автоторможения. Да-да, японцы тогда всерьез полагали, что коль водитель смотрит на дорогу, то автоматика должна лишь предупреждать об угрозе столкновения, а тормозить она обязана плавно! И только когда человек за рулем смотрит в сторону, можно применить экстренное замедление.

У шведов из Volvo к тому времени уже было четкое понимание, что отслеживать надо усталость водителя как таковую, поскольку снижение концентрации за рулем к середине 2000-х являлось причиной каждой пятой аварии. Напомню, это еще в доайфонную эпоху. Но вместо наблюдения за людьми в салоне шведы использовали информацию от камеры слежения за разметкой: если автомобиль достаточно часто начинал повиливать, значит, кондиции водителя далеки от оптимальных.

А настоящую революцию в определении состояния водителя в 2009 году совершил Mercedes-Benz. Для этого немцы решили использовать статистику сигналов датчика угла поворота руля. Просто, как все гениальное! Высочайшая точность и никаких дополнительных затрат в производстве — ведь датчик является неотъемлемой частью системы стабилизации. Неудивительно, что эту идею у мерседесовцев передрали партнеры из фирмы Bosch, затем предложив всем желающим. В течение пары лет мониторинг усталости на основе датчика поворота руля появился даже на самых недорогих автомобилях.

Собственно, на моем Тигуане именно такая система контроля усталости и стоит. Работает она как автомат Калашникова — безотказно. Когда я не выспался, система обычно через полтора-два часа показывает «чашку кофе». А вот в нормальном состоянии призыв взбодриться я получаю от машины только спустя четыре часа непрерывного движения — так срабатывает зашитый в систему таймер.

Критический временной интервал, похоже, взят фольксвагеновцами из норм для дальнобойщиков, запрещающих безостановочную езду дольше четырех часов. Но этот «тахограф» обмануть проще простого: на светофоре открываете дверь водителя — и счетчик обнуляется.

А поскольку на Тигуане отсчет времени запускается только на скорости 65 км/ч и выше, то на городских скоростях можно рулить как угодно — «чашки кофе» вы от Фольксвагена не дождетесь.

Тем временем идею с камерами активно дорабатывали — особенно такие монстры-поставщики, как Continental, Valeo и другие. Считается, что самый мощный стимул развитию «камерных» технологий в 2017 году дал комитет Euro NCAP, когда опубликовал свою очередную «дорожную карту», то бишь стратегический план изменения методик тестирования до 2025 года с упором на превентивную безопасность. Кстати, именно тогда, четыре года назад, в Apple представили iPhone X с технологией распознавания лица Face ID. Например, новый Mercedes-Benz S-класса W223 имеет аж несколько камер в салоне, которые пристально следят за углом поворота вашей головы, степенью ее наклона по горизонтали, положением век и направлением взгляда. Но у Subaru си-

Призыв отдохнуть Tiguan высвечивает лишь на трассе



Ночью в Subaru достаточно повернуть голову в сторону больше чем на три секунды — тут же получите предупреждение



Камера слежения за водителем — непременный атрибут систем автономного вождения третьего и четвертого уровней по SAE



Японская инфракрасная камера смотрит вам в глаза из-под центрального козырька

«Нормы труда и отдыха водителя» у японцев гуманнее: Forester высвечивает предупреждение спустя три часа непрерывной езды, тогда как Tiguan — через четыре

Вызвать сбой оптической системы Subaru элементарно — достаточно заслонить камеру любым предметом

стема попроще мерседесовской: камера здесь только одна и спрятана под козырьком верхнего дисплея в центре передней панели. Тем не менее в нее уже заложена технология Face ID. То есть Forester, коль вы ему разрешите запомнить вашу физиономию, сам будет автоматически подстраивать под вас кресло с электроприводом и зеркала. Удобно, когда вы используете машину попеременно, например с супругой.

Ну а что с распознаванием усталости и невнимательности? В целях безопасности я проводил тесты, лишь когда Forester двигался на оптическом круиз-контроле, ведь система EyeSight пока что единственная в автоиндустрии не использует радар — только стереокамеры.

В светлое время суток и в темноте Subaru задействует разные алгоритмы. После захода солнца достаточно на пару-тройку секунд отвернуться, прикрыть глаза или отвлечься на телефон, как вместе со звуковым предупреждением получаешь желтую карточку — «Следите за дорогой». А если не внял предупреждениям, то быстро схлопочешь и красную — «Будьте внимательны»! Днем контроль Subaru либеральнее — и призывы не отвлекаться раздаются раза в три реже.

«Встроенный тахограф» у Форестера тоже есть, однако срабатывает он на 60 минут раньше, чем в Тигуане: предупреждение появляется через три часа непрерывного движения. Причем в отличие от фольксвагеновской субаровская система исправно несет вахту не только в трассовых режимах, но и в городе, что особенно актуально для клюющих носом в вечерних пробках или любителей уткнуться в телефон.

Можно ли обмануть камеру? Запросто! Сгодятся как сильно затемненные очки, за которыми не видно глаз, так и любой предмет, заслоняющий ваше лицо от объектива, — например, держатель телефона, приклеенный при помощи присоски на лобовое стекло. Можно элементарно прикрыться от камеры… телефоном в правой руке. Электроника выдаст «Сбой в системе оценки усталости» и перестанет работать до тех пор, пока ваши глаза снова не попадут в объектив.

Только какой смысл в подобном обмане? Чем порой заканчивалось читерство водителей Тесл, которые запихивали апельсины между ободом и спицами баранки с целью облапошить датчики контакта рук с рулем, все мы прекрасно помним — авариями. Системы мониторинга усталости изначально придуманы для улучшения нашей с вами безопасности, а не для того, чтобы раздражать визуальными и звуковыми предупреждениями.

Неприятно, что наблюдает Старший Брат? Боитесь, что в результате хакерской атаки то, чем вы занимались в машине, может уйти в Сеть? Но коль мы хотим пользоваться благами автоматизации вождения, в любом случае придется довериться электронике.

Например, недавно были внесены изменения в Правило ООН №79. Изначально оно касалось только рулевого управления: согласно старому параграфу 2.3.4, обязанность непрерывного контроля за направлением движения возлагалась исключительно на водителя. Но теперь за это может отвечать и электроника. Значит, уже недалек тот момент, когда законодатели разрешат применение систем автономного вождения третьего уровня по SAE: они сами будут контролировать обстановку и вести автомобиль, а человеку нужно будет лишь приглядывать.

И за это придется заплатить собственной приватностью: система третьего уровня не сможет вести машину, если не будет уверена в вашей вовлеченности и готовности оперативно перехватить управление. Отвлеклись? Получите тревожный сигнал. Только автопилоты высшего, пятого уровня снимают с человека за рулем обязанность следить за дорогой. Но когда настанет их время, мы пока не знаем.

И даже сейчас системы DMS — что простенькие, как в Тигуане, что «камерные», как в Subaru, — реально снижают вероятность аварий, так что придется смириться со слежкой. И помните, что до появления систем автопилотирования четвертого уровня на дорогу вам по-любому придется смотреть внимательно, не отвлекаясь на смартфоны. Ну а что до усталости в дальних поездках, то дедовские методы еще никто не отменял: разминки каждые два часа, чай-кофе, физзарядка. И остановки на короткий сон, чтобы не клевать носом. □



Эмуляция

Владимир МЕЛЬНИКОВ
Фото компании BMW

Хорошо, что это не последняя бензиновая М4 в истории. Если обычные BMW третьей-четвертой серий в следующем поколении наверняка перейдут на электротягу, то спортивные модификации по-прежнему будут сжигать углеводороды под капотом, а не на тепловых электростанциях. А это значит, что еще будет возможность все исправить.

Как много поменялось за те восемь лет, что прошли с момента презентации предыдущих M3 и M4. Мне повезло за это время наездить не одну тысячу километров по гоночным трассам на этих машинах и стать циничнее. То, что казалось пределом мечтаний, стало привычным уровнем, а некоторые моменты и вовсе перестали нравиться. Но не внешний вид: машины поколения F80 до сих пор привлекательны.

К новым «эмкам» я пока не привык — чтобы рассмотреть эти распухшие ноздри, кажется, сбежали со своих мест даже сочинские статуи. И если у прежних «эмок» была роботизированная трансмиссия, то теперь — «автомат». Да-да, новые седаны и купе стали жертвами унификации. Двигатель S58 мы уже видели на кроссовере X3M, гидромеханика ZF 8HP76 взята от M5, равно как и задний редуктор с системой полного привода. Свое у этих машин только лицо. Хотя лучше бы и оно было от «эм-пятой». Ведь та, особенно в версии CS, — М-адонна. А младшие «эмки» словно М-уклы. И в который раз купе выглядит хуже седана из-за плоских задних крыльев.

Главный манок в интерьере — новые спортивные кресла с подиумом на подушке, который неприятно упирается в бедро, если вы тормозите правой ногой. Бестолковая приборная панель — как у крупных эмок, но меню управления настройками шасси удобное: основные параметры можно быстро вывести на один экран и регулировать касанием пальца. Например, появилась возможность в широком диапазоне менять эффективность трэкшн-контроля. Увы, попробовать это не довелось — выключение системы стабилизации было программно заблокировано на всех тестовых автомобилях.

Может, и к лучшему.

Ей-богу, это чуть ли не самая неприятная «эмка» на моей памяти. Кроме кабриолета M6, тот был совсем ужасен.



Опциональные «ковши» комфортны, разве что крупным людям будет тесновато. М-руль не сильно отличается от обычных спортивных, курки выбора преднастроек шасси стали красными, а сегменты переключения передач теперь крупнее и удобнее



Сиденья с углепластиковой основой не только экономят 10 кг, но и позволяют использовать спортивные четырехточечные ремни безопасности



Придумывать отдельный скрин приборов для M3 и M4 не стали. Из положительных моментов — матрица данных мехатронного шасси справа, позволяющая не забыть, какой из десятков вариантов сейчас выбран



На месте селектора «автомата» может быть и ручка механической коробки передач. Но не в России: такая трансмиссия доступна только на заднеприводных машинах без приставки Competition с 480-сильными моторами

Правда, сейчас я успел провести лишь пару быстрых сессий на «Сочи Автодроме» и немного покататься во время съемки видеоролика, который вы можете посмотреть на канале Авторевю. Но я поймал себя на мысли, что не расстроился, если бы сессия была всего одна. Ездить на BMW M4 по треку не хочется!

В обычных режимах напрягают запаздывания откликов на педаль газа. Ведь у мотора S58 степень сжатия значительно ниже, чем у предыдущего S55. Это открывает новые возможности для форсировки, но губит связь на низких оборотах. Графики мощности и крутящего момента не врут: новый двигатель действительно начинает



У новых «эмок» есть система оценки водительского хулиганства — анализатор дрифта, который показывает время, длительность и угол заноса. Хорошо бы управляемого...



Впервые на экране — настройки полноприводной трансмиссии в BMW M3. Все как у старших «эмок»: обычный полный привод, 4WD Sport и задний привод, доступный только при выключенной системе стабилизации

Наверняка в глубоких углах M4 послушна, как почти все BMW. Однако срывы в режиме MDM слишком резкие, а острый руль не лучший помощник в таких ситуациях



Двигатель S58 установлен выше, чем обычно в M-автомобилях, — это связано с полноприводной компоновкой. Уверен, этот мотор еще удивит нас возможностями форсировки. Здесь два топливных насоса, непосредственный впрыск под давлением 350 бар, кованые поршни и коленвал, который весит всего 19,4 кг. Такой же используется в гоночной M4 GT3. Система смазки с несколькими насосами рассчитана на длительные поперечные ускорения до 1,3g

жить позже прежнего, примерно после 3000 об/мин. Добавьте к этому инертный «автомат» — и получите совсем не «эмочные» ощущения.

Да, прежний «робот» практически не умел самостоятельно переключаться на треке, а ZF в самой злой программе пытается. Но по-хорошему, передачи на трассе все равно нужно менять самому. А делать это столь же быстро, как с «роботом», не получается.

Общее впечатление — автомобиль-синтетика. Очень резкий и непрозрачный. Руль стал значительно острее, и теперь даже микрокоррекции на дуге вызывают погуливания. Заезжать полным газом в первый поворот «Сочи Автодрома» неуютно: на жесткой подвеске BMW ерзает на волнах и рождает неуверенность. Очевидно, пружины и амортизаторы пришлось зажать из-за значительно выросшей снаряженной массы — в некоторых комплектациях до двухсот килограммов!

Тормоза с электрогидравлическим усилителем настроены неудачно — в спортивной программе можно вообще забыть о трейл-брейкинге, да и обычная требует привыкания. Хорошо, что решена чуть ли не главная проблема прежних M3/M4 с чрезмерной мягкостью и длинноходностью тормозной педали. Эта черта, кстати, по-прежнему свойственна и седану M5. Но он после младшей «эмки» просто образец натуральности. Конечно, заметнее крены и нет такой остроты. Но на «эм-пятой» ехать легко и просто, а M4 все время держит вас в напряжении.

Дерганый руль, искусственные тормоза, дубовая подвеска, резкие срывы в скольжение под тягой. Даже в режиме MDM, когда система стабилизации лишь уходит в дрему, мне уже хватает работы по коррекции заносов. Все же для заднего привода этих 510 л.с. многовато, не помогает даже более совершенная блокировка дифференциала.

А полноприводные машины появятся только в середине лета.

Почти полное отсутствие нормальных обратных связей и внятного общения с водителем «эмка» пытается компенсировать по-гоночному точным шасси. Очевидно, что эта машина на треке быстрее прежней, и я не чувствую возросшей массы. «Эмка» не упирается на входе, уверенно заезжает в быстрые виражи, вот только ехать приходится на ощупь, будто в симуляторе. И это шасси по-прежнему требовательно к выбору шин. Увы, цепкие покрышки Michelin Pilot Sport Cup 2, которые входят в опциональный пакет Track, до нашей встречи не дожили. А даже вполне приличный Michelin Pilot Sport 4S, но без фирменной омологационной звездочки на боковине серьезно испортил баланс шасси. На одном из кругов «эмка» вообще просто не захотела поворачивать в знаменитую левую дугу, огибающую Олимпийскую площадь!



Огромные ноздри улучшили охлаждение: пакет радиаторов сдвинут вперед на 40 мм, есть отдельные радиаторы для моторного масла и «автомата». Наконец-то вернулись каналы охлаждения тормозов, о которых забыли в F80. Из-за крупных фильтров твердых частиц диаметр карданного вала пришлось уменьшить с 90 мм до 50 мм — поэтому он стальной, а не углепластиковый

Да и сама презентация в Сочи отличалась от прежних кардинально. Помню, как в боксах португальского Портимао Альберт Бирманн прочитал нам целую лекцию, стоя под днищем нового седана серии F80 (АР №11, 2014). Каждый уникальный элемент «эмки» был разобран и показан. А чтобы узнать про технические особенности машины поколения G80, теперь приходится смотреть фирменные видео. И в этом виновата не только пандемия.

Изменился сам вектор развития этих машин. Ведь предыдущие «эмки» серии F80 были более спортивными даже на конструктивном уровне. Максимально облегченные — чего стоили магниевый картер и углепластиковый карданный вал. Турбомотор S55 с высокой для наддувного агрегата степенью сжатия не позволял снять больше 500 л.с. даже в версии GTS с впрыском воды, зато давал практически «атмосферные» отклики на газ. Выверенные обратные связи, удивительно спокойное поведение в заносе — то был настоящий дрифт-кар, который на треке подводила только мягкая и неинформативная педаль тормоза.

А новая «эмка» G80 сделана тривиальнее — достаточно открыть капот и посмотреть на распорки между чашками стоек. Вместо углепластикового хомута тут паутина из профилей, словно сваренных в гараже. Хорошо, что почти все из ездовых недостатков наверняка можно исправить с помощью софта. Перенастроить руль, поколдовать с усилителем тормозов — для этого даже не нужен формальный повод в виде рестайлинга. Но то, что получилось на этом этапе, явно рассчитано на других пользователей.

Кстати, «эмка» поколения F80 стала самой массовой — более 110 тысяч автомобилей за семь лет выпуска. Причем вторая по популярности М3 не E90, а старушка поколения E46 начала двухтысячных. И предположу, что бестселлером новые «эмки» серии G80 не станут, ведь их основной рынок, который должен поглотить 40% выпущенных седанов М3 и треть купе М4, — это США. А за океаном, когда речь заходит об автомобилях для водителя, ценят честность.

К слову, сохранение механических коробок передач на Porsche 911 GT3 — это тоже заслуга американцев. Посмотрим, как они примут новые «эмки». Которые по большому счету умеют только раздувать ноздри. □



С этого ракурса седан хорош, а вот «четверку» опять подводят плоские арки задних колес. Диаметр задних шин теперь на дюйм больше передних — сделано это для уменьшения объема воздуха в шине и изменения характеристик управляемости при нагреве. Крыша по умолчанию углепластиковая, как и прежде, только теперь с площадками для крепления поперечин багажника

Паспортные данные

Автомобиль		BMW M3 Competition	BMW M4 Competition
Размеры, мм	длина	4794	4794
	ширина	1903	1887
	высота	1433	1393
	колесная база	2857	2857
	колея передняя/задняя	1617/1605	1617/1605
Объем багажника, л		480	430
Снаряженная масса, кг		1805 (1855)*	1800 (1850)
Двигатель		бензиновый, с непосредственным впрыском и битурбонаддувом	бензиновый, с непосредственным впрыском и битурбонаддувом
Число и расположение цилиндров		6, в ряд	6, в ряд
Рабочий объем, см³		2993	2993
Диаметр цилиндра / ход поршня, мм		90,0/84,0	90,0/84,0
Степень сжатия		9,3:1	9,3:1
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин		510/375/6250	510/375/6250
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин		650/2750–5500	650/5500
Коробка передач		автоматическая, 8-ступенчатая	автоматическая, 8-ступенчатая
Привод		задний (полный)	передний
Передняя подвеска		независимая, пружинная, McPherson	независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска		независимая, пружинная, пятирычажная	независимая, пружинная, пятирычажная
Размерность шин	передних	275/40 ZR18 (275/35 ZR19)	275/40 ZR18 (275/35 ZR19)
	задних	285/35 ZR19 (285/30 ZR20)	285/35 ZR19 (285/30 ZR20)
Максимальная скорость, км/ч		250 (290)**	250 (290)**
Время разгона 0–100 км/ч, с		3,9 (3,5)	3,9 (3,5)
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	14,6	14,6
	загородный цикл	7,6	7,6
	смешанный цикл	10,2	10,2
Выбросы CO_2, г/км	смешанный цикл	228	227
Емкость топливного бака, л		59	59
Топливо		бензин АИ-98	бензин АИ-98

* В скобках — данные для автомобилей с полным приводом
** Ограничена электроникой (с опциональным пакетом M Driver's Package)





Обратите внимание на диаметр переднего приводного вала — словно он уже рассчитан на 800-сильные версии. А еще у него необычный угол работы — шарнир на колесе расположен выше, чем на редукторе



Из алюминия в подвесках даже корпуса стоек — все для снижения неподрессоренных масс. Из стали только задний подрамник, который, как и передний, крепится к кузову жестко. Все рычаги разработаны заново, кузов снизу опутан усилителями

ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ
№5, 2021 trucks.autoreview.ru
Представитель России в жюри международных конкурсов Truck of the Year и Van of the Year

Слово «хюгге», которое пришло из Дании и означает чувство уюта, ассоциируется со всем скандинавским. Вот мы и решили проверить на Дмитровском полигоне: сколько хюгге дарят тягачи Volvo FH и FM нового поколения, выпуск которых начался в Калуге, и насколько они экономичны?

Федор ЛАПШИН
Фото автора

Хюгге из Калуги

С чего бы начать? Например, с воспоминаний уже почти тридцатилетней давности. Впервые я увидел Volvo FH — самого раннего поколения, с «квадратными» фарами, — сразу после его появления на свет в 1993 году. Было это в Антверпене, на старте сравнительных испытаний TransEuroTest, куда меня привез Карл Кунц по прозвищу Папа Кунц, легендарный пресс-секретарь грузового Мерседеса в Германии. Незадолго до этого он появился в нашей редакции и сказал Подорожанскому: «Дай мне какого-нибудь молодого парня, хочу сделать из него грузового журналиста!» Тогда я, как пишет прекрасный эссеист Слава Сэ, был юн и шатен, а сейчас — лыс и потрепан жизнью.

И вот стою с ключами в руке перед серебристым FH уже не упомню какого по счету поколения. Если прежние Volvo водители звали «косоглазыми», то теперь фары вообще превратились в щелочки, да еще светодиодные и с адаптивным дальним светом по заказу. Но на первый взгляд «эфашка» вроде бы изменилась не сильно: и внешность почти такая же, и интерьер, и силовые агрегаты — разве что планшетизация и прочая цифровизация неизбежно берут свое.

Так, щас наверх и в койку, заодно редакции на гостинице сэкономлю. Открываю дверь с брелока — а почему ступеньки не подсвечиваются? Оказывается, чтобы зажечь подсветку, надо нажать отдельную кнопочку на брелоке. Логично-экономично. Ага, пол, как и прежде, не совсем ровный, но почти. От моторного тоннеля до потолка внушительные два метра десять, при этом сзади над верхней койкой есть «антресоли» — дополнительный шкафчик. Конечно, из-за него при опущенной верхней кровати внизу не сядешь выпрямившись, зато есть куда положить одежду.

Что мне очень нравится у нынешних Volvo — круговой регулятор освещения кабины и как работает жидкостная печка-автономка. Никаких заморочек: нажал кнопку — и печка загудела. Понятно, что автономка подсаживает аккумуляторы, но заявлено, что они теперь более эффективные, по технологии AGM. Кроме того, можно заказать исполнение, где две гелевые батареи отвечают за жизнеобеспечение в кабине, а третья, свинцово-кислотная, — за пуск мотора. То есть, даже если умудрился на стоянке высадить два аккумулятора (свет, автономка, телевизор и т.д.), с утра точно заведешься!

То, что новый беспружинный матрас чересчур мягкий для моей спины, — это личные заморочки: привык спать на жестком. То, что, по мнению вольвовцев, водитель должен спать головой «к обочине» (с той стороны матрас шире, чем в ногах), — тоже принимается: при стоянке вдоль дороги так тише и безопаснее. Но узкий пульт над кроватью, как и прежде, фиксированно встроен посредине — ни нашим ни вашим. И хотя с него можно плавно погасить свет в кабине, включить той же кнопкой не получилось. А рассвет без труда проник через шторы на окнах, поскольку они не плотно-черные, а серенькие. Дизайнеры из ИКЕИ руку приложили?

Усевшись с утра в водительское кресло, желаю спросить у шведских разработчиков: вы зачем оставили

Следующий выпуск выйдет в АР №12, 2021



Передняя панель осталась почти прежней, если не считать планшета



Слева — Volvo FH с кабиной Globetrotter XL, справа — Volvo FM с кабиной Globetrotter



Интерьер почти как у FH: руль, джойстик, планшет — все такое же



От пола до потолка — два метра десять, у верхней кровати есть лесенка



Под кроватью FH — и холодильник, и выдвижной ящик



Поскольку у FM кровать теперь поднята выше, под ней тоже есть холодильник

Среди нововведений — более массивный джойстик «робота» у сиденья



Круговой регулятор внутреннего освещения — отличное решение!



В кабине FM высокий моторный тоннель, но для одного водителя она хороша

селектор коробки-«робота» I-Shift у сиденья? Он же тут слегка мешает, да еще стал более массивным, тогда как у большинства конкурентов, включая КАМАЗ К5, управление «роботом» выведено на подрулевой рычажок!

И еще одна особенность вольвовской коробки передач. Те, кто стрелял из автомата Калашникова, знают, что у переводчика огня есть положение АВ (автоматический), а ниже — ОД (одиночный). И в армии перед стрельбой очередями приходилось контролировать себя, на какое деление поставил переводчик, а то поначалу все норовят махнуть его в самый низ, на ОД.

Так и тут. Не глядя перевел селектор, тронулся... И не угадал: крайнее положение к себе — это M для ручного переключения передач. Позиция D выше, поэтому приходится смотреть, правильно ли включил. Зато, чтобы водители не давили без нужды «на гашетку», по умолчанию включен экономичный режим: кнопка переключения режимов есть около селектора.

Ну а рычажок справа под рулем традиционно отвечает за моторный тормоз VEB: когда-то он был самым мощным среди тягачей «большой семерки», теперь конкуренты подтянулись, но все равно тут пять положений (автоматическое, нулевое и три ступени), а чтобы этот тормоз сработал по максимуму и вдобавок подоткнул пониженную передачу, надо нажать кнопку в торце рычажка.

Передняя панель в целом осталась прежней, но с некоторыми изменениями: так, подстаканники теперь фиксированные (говорят, прежние, выдвижные, скрипели на ходу), а полочки в торпеде получили сенсорную подсветку. Нововведение, которое сразу бросается в глаза, — планшет, пристроенный по центру панели. Он хоть не эффектно-многоцветный, как у КАМАЗа К5, а черно-белый и небольшой, но все по делу: мне особо понравился подробнейший анализ поездки, чего я прежде не видел ни у кого. Тут и время работы двигателя, и расстояние, пройденное на высшей передаче, — в общем, все, что прежде было доступно лишь при помощи телематики или диагностического компьютера. А еще на этот планшет выводится картинка с камеры в кронштейне правого зеркала — невероятно удобная штука, да еще в серийной комплектации для нас.

Щиток приборов стал полностью цифровым — правда, тахометр в виде горизонтальной шкалы неинформативен, зато можно вывести крупные показания скорости, а еще электроника умеет считывать и транслировать дорожные знаки. Я переживал, что не успеем взвесить автопоезда, — и зря, потому что приборный щиток можно перевести в режим весов: видны и нагрузки на оси, и массы тягача и прицепа. Очень удобно, чтобы ездить без боязни перегруза!

Ну а теперь встаем цугом друг за другом — и поехали по дорогам автополи-

Флагман и «региональник»: хорошо видны различия в габаритах тягачей FH Globetrotter XL и FM Globetrotter



Главное нововведение во внешности — узкие и по заказу светодиодные фары



Современные тягачи становятся все ближе по управлению к легковушкам: компактный мультируль, коробка-«робот», дисплеи, ассистенты...



На щиток приборов можно вывести давление турбонаддува (оно помогает экономично вести машину)...



...или весовые параметры автопоезда



Планшет выдает подробную информацию о поездке

гона со скоростными участками, узкими шоссе, спусками и подъемами. Кстати, насчет «друг за другом»: адаптивный круиз-контроль ACC (он подстраивает скорость под автомобиль, идущий впереди) теперь работает и в пробках — плавно тормозит до полной остановки без участия водителя. То же теперь умеет и круиз-контроль на спуске, который не дает разогнаться выше заданного значения. Еще у FH в этой комплектации есть системы автоторможения (когда машина тормозит перед внезапным препятствием «в пол») и модного нынче автоподруливания (тягач сам идет по размеченной полосе). Правда, один из водителей, который пробовал автоподруливание в Краснодаре, жаловался, что «машина сопротивляется и не дает обгонять». Знаете, в чем было дело? Он не включал при обгоне поворотники, а электроника считала, что Volvo пытается «вывалиться» из полосы!

Первым делом я уступил руль «эфашки» нашему эксперту-дальнобойщику Диме Силину, а сам сел в компактный FM, который наконец-то получил более просторную кабину, унифицированную с FH. Конечно, тут посредине по-прежнему возвышается 40-сантиметровый моторный тоннель, но это уже не «бюджетник» FM Косатка образца 2005 года, который я в свое время испытывал здесь же, на полигоне! Его двигатель был слабее (340 л.с. против 380), материалы отделки — дешевле, единственная спальная полка расположена так, что сидеть на ней можно было только с «коленками около ушей». А здесь — полноценная кровать, поднятая над моторным тоннелем.

Интерьер максимально унифицирован с новыми FH: и щиток приборов такой же, и планшет — разве что, скажем, к кнопке аварийки на панели удобнее тянуться с улицы. Вход-то гораздо ниже! Ну а идет по дороге машина как и полагается тягачам такого класса — плотно и без сюрпризов.

Конечно, FH, да еще 500-сильный, настоящий флагман — высоченный, более тихий и с более плавным ходом, но на фоне общей породистости заметна пара моментов. На ходу слышалось легкое подвывание — неужто от трансмиссии, как у одного из КАМАЗов К5, которые я водил зимой? А рулевое управление традиционно пропускало выбоины и толчки от дороги, что было и у предыдущих поколений. Прямо-таки фамильная черта, когда на разбитых дорогах баранку мелко потрясывает под руками — несмотря на динамическое рулевое управление (VDS) с электромоторчиком, которое стоит на этой версии.

Впрочем, перевозчикам интереснее другое: сейчас создатели магистральных тягачей бьются за экономичность, которая становится все более актуальной и в нашей стране. И здесь новые Volvo ста-

Паспортные данные

Тягач	Volvo FH	Volvo FM
Кабина	Globetrotter XL	Globetrotter
Двигатель	D13C Евро-5	D13C Евро-5
Мощность двигателя, л.с.	500	380
Коробка передач	I-Shift	I-Shift
Снаряженная масса, кг	8228	7910
Полуприцеп	Schmitz	Wielton
Снаряженная масса, кг	8200	6790

ли для меня откровением: я впервые вел тягачи не по «зеленой зоне» тахометра, а по шкале наддува турбокомпрессора. Ее можно вывести на щиток приборов, и максимальная экономия достигается, когда стрелочка расположена немного дальше среднего положения (при сильном наддуве и топлива сгорает больше). Поэтому поначалу я вел автопоезд под комментарии вольвовского инструктора, который сидел справа и глядел на шкалу: «Еще немного добавь, буквально сто грамм... Теперь хорошо!»

И вот результат: даже после первого 50-километрового круга — повторю, на достаточно сложных дорогах, с замедлениями, остановками и подъемами, — расход топлива обеих машин не доходил до «тридцатки». На втором кругу, когда мы с Силиным «вкатились» и обменялись автопоездами, он еще упал, в итоге средний расход FM по борткомпьютеру — 26,2 л/100 км, более тяжелого и мощного FH — 27,8 л/100 км (при полной массе автопоезда тоже 27,8 т — магическое число!). Естественно, если ехать дольше, привыкнуть к тягачам, а трасса будет гладкой и монотонной, расход еще снизится.

Более того, в руках немецких коллег из журнала Trucker новый 460-сильный FH показал рекорд экономичности в своем классе — 23,2 л/100 км с полной нагрузкой. Но та машина шла по автобанам и была оснащена пакетом I-Save, куда входит турбокомпаунд. Для двигателей Евро-5 турбокомпаунд не предлагается: даже европейцы отмечают, что он сложный, а при ремонте дорогой. Зато у машин Евро-5 теперь есть Torque Assist, «ассистент крутящего момента», который адаптирует тягу к профилю дороги и тоже экономит топливо — хотя не так сильно, как I-Save.

***

Выпуск новых Volvo в Калуге начался между майскими праздниками, на 18-й неделе, причем калужские машины пойдут не только в Россию, но и во все страны бывшего СССР, за исключением Украины и Прибалтики. Исполнений, как прежде, масса, однако у нас упор делается на пакетные предложения с «космическими» именами: 420-сильный тягач FM Орбита (он мощнее экземпляра, который мы испытывали) и FH в двух вариантах — 460-сильный Неостеллар и 500-сильный Вега, точь-в-точь как в нашей статье. У всех — аккумуляторы AGM, планшеты, камеры в правом зеркале, а у Веги — вообще полный набор систем безопасности. Плюс сервисный контракт, телематика и лизинг.

Если суммировать лизинговые платежи, указанные на сайте, то общая сумма с учетом удорожания — около 100 тысяч евро для «эфэмки», 122 тысячи евро для Неостеллара и 132,5 тысячи евро для Веги. Впрочем, по словам представителей Volvo, покупателей гораздо больше интересуют условия лизинга и ежемесячные выплаты, от 2400—2760 евро в зависимости от модели.

Ну а наши впечатления таковы. Силин, как фанат марки и владелец уже раритетного, но вполне рабочего Volvo F12 1994 года, пребывал в эйфории от «эфашки»: «Я всегда говорил, что Mercedes — очень хорошая машина, но с каждым поколением Volvo все больше убеждаюсь: этот автомобиль сделан для меня!» Даже рулевое управление его не смутило: «Это же стабильность, оно и раньше играло на выбоинах». Мне же приглянулась «эфэмка» с новой кабиной: она близка по комфорту к FH, но дешевле, легче, экономичнее, в ней рулевое не так чувствительно к неровностям, а ощущение дороги лучше, как в любых тягачах с ниже посаженными кабинами.

Что же насчет «хюгге из Калуги», то машины стали, безусловно, современнее, умнее и безопаснее, но... Вот освежили бы им основательно внешность и интерьер, как, скажем, у МАНа! Впрочем, есть такое обширное шведское понятие «лагом» — оно означает в том числе умеренность во всем. И новые Volvo — тому пример. Что очень важно — и в плане расхода топлива.







На экране легковушку видно целиком... ...а в зеркалах — лишь кусочками

Кто не встречал аварии, когда легковушка «подкатывается» в слепую зону справа и спереди от большого грузовика? Теперь ей будет труднее подкрасться незамеченной: вольвовцы внедрили мини-камеру, встроенную в кронштейн правого зеркала. Она включается как вручную, так и автоматически, если подать сигнал поворота направо. Скажем, на МКАДе я бы держал ее включенной все время! По словам вольвовцев, в плохую погоду грязь не закидывает эту камеру, а для нас она будет входить в серийную комплектацию основных моделей.

Некоторые результаты измерений Авторевю

Тягач/Автопоезд		Volvo FH	Volvo FM
Масса с грузом, т		27,8	24,6
Экономичность	средний расход топлива*, л/100 км	27,8	26,2
	при средней скорости, км/ч	51	52
	расход AdBlue, л/100 км	0,6	0,6
Внутренние размеры кабин, см	высота пола над дорогой	160	119
	высота моторного тоннеля	5	40
	высота над моторным тоннелем	210	164
	высота нижней спальной полки над моторным тоннелем	50	40
	длина нижней спальной полки	210	210
	ширина нижней спальной полки по центру / у головы / у ног	83/74/65	70/59/59

* После заезда по маршруту «пригород — трасса» длиной около 110 км



АВТОРЕВЮ

Partner на фоне фур,

или Есть ли жизнь на ЦКАДе

Петр ГРИБАЧЕВ
Фото Федора ЛАПШИНА

Когда нам предложили на тест Peugeot Partner Crossway калужского производства, мы решили, помимо измерений на полигоне, проехать по ЦКАДу — кольцевой автодороге, на которую переводится движение грузовиков вокруг Москвы. Скажем сразу — Partner понравился. Но мы даже не подозревали, на что дальнобойщиков обрекли столичные власти!

Принятое после сильнейших февральских снегопадов решение временно не пускать транзитные грузовики на МКАД, Московскую кольцевую, выглядело логичным: из-за буксующих фур там случился коллапс. Решение так понравилось властям, что они распространили указ вообще на все грузовики массой больше 3,5 т без пропуска как днем, так и ночью — будь они хоть с иногородними, хоть с московскими номерами. Считается, что довольны будут все: на МКАДе станет меньше пробок, а грузовики будут огибать столицу по «бетонкам» и новой Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД) — пусть наполовину платной, но четырехполосной и с ограничением до 110 км/ч. Правда, указ должен был начать действовать в апреле, но этот момент перенесли на 5 мая, затем на 15 июня... Может, разрекламированный ЦКАД еще не готов?

Выясним это на «каблучке» Peugeot Partner! Надо заметить вот что: если в Европе уже почти три года выпускаются Партнеры нового поколения (в пассажирской версии они называются Rifter), то на заводе ПСМА под Калугой в конце прошлого года освоили машины прежнего модельного ряда в компании с близнецами Citroen Berlingo и Opel Combo. Сначала там стартовал выпуск грузовых вариантов, а по весне и пассажирских: «застекленный» Partner получил приставку Crossway, увеличенный до 17 см дорожный просвет и усиленную подвеску. Под капотом нашего экземпляра — 90-сильный дизель, коробка передач — пятиступенчатая «механика». Кстати, маркетологи считают, что Crossway должен привлечь путешественников и искателей приключений. Что ж, поищем их и мы, пускай невдалеке от столицы.

Итак, ЦКАД располагается примерно на расстоянии 30—50 км от МКАДа и проходит рядом со знаменитой «малой бетонкой», трассой А107, а в некоторых местах и вовсе смыкается с ней. При этом у ЦКАДа есть развязки с большинством радиусов, идущих от Москвы (есть исключения, о них позже).

Стартуем в полдень с Киевского шоссе: поедем по внешнему радиусу кольцевой на юг, вернемся с севера. Маршрут по навигатору примерно 350 км. Решили, что с остановками на фотосъемку и обед часов через шесть—семь должны вернуться. Наивные!

Выезжаем по развязке на ЦКАД, но обещанного автобана пока не видим. Да, здесь по две полосы движения в каждую сторону и неплохое покрытие, но на юго-западе дорога идет через населенные пункты, встречаются отвороты, автобусные остановки и наземные переходы. Впрочем, машин мало, платить за про-



Салон просторный, и в нем много полок, но вот ящичка между сиденьями не хватает



Показания приборов читаются хорошо. Но почему нет борткомпьютера?



Мультимедиа — с тачскрином, климатическая система — с кондиционером



Типично французское решение — пультик аудиосистемы справа под рулем



Переключатель Grip Control для разных дорожных условий (снег и т.д.)



Для тех, кто ездит «на ручке», переключение передач труда не составит



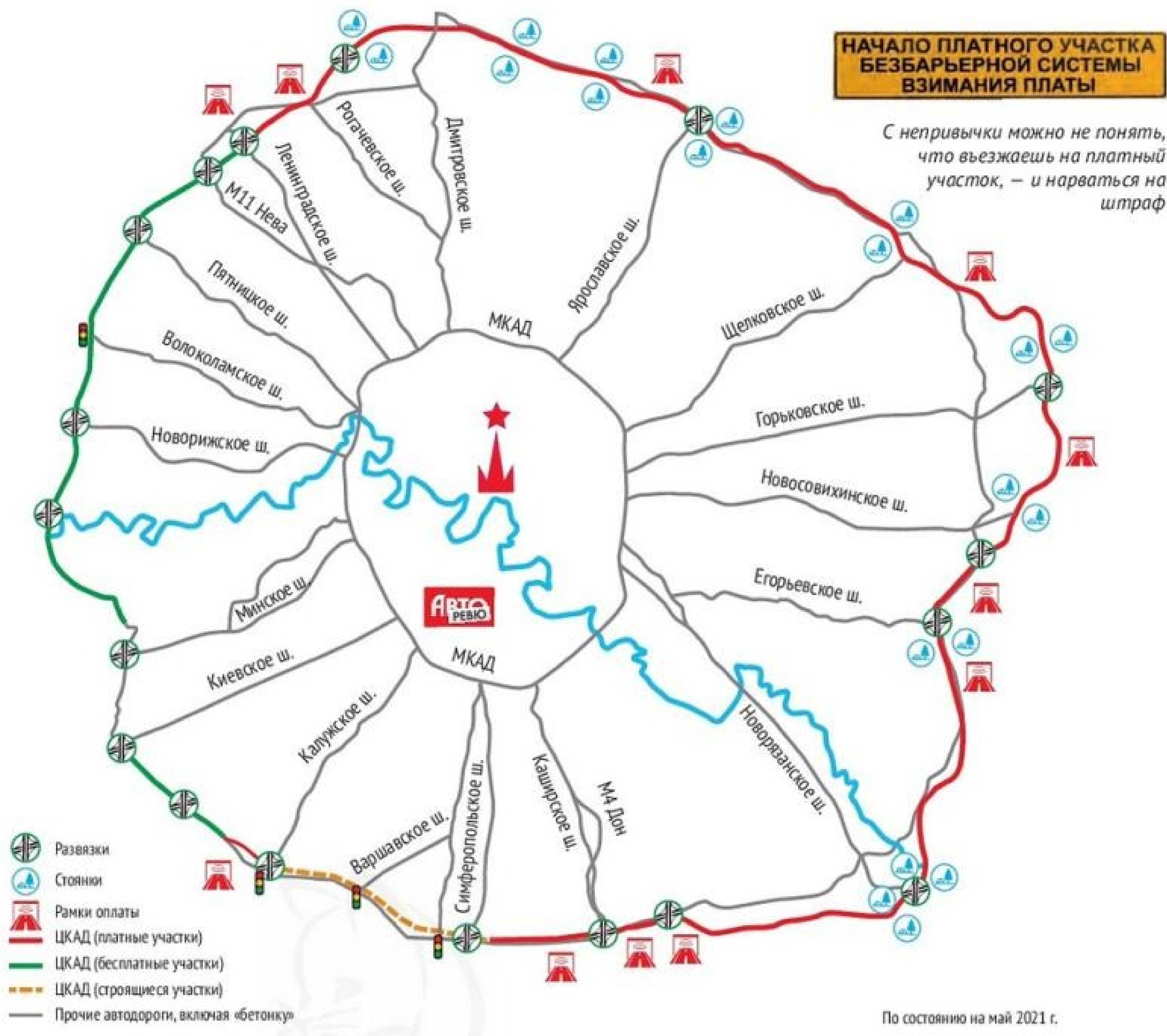
К югу от Ленинградки ЦКАД — это просто перестроенная и бесплатная «бетонка». Пробка на снимке — из-за аварии



Под ЦКАДом — Дмитровское шоссе. Развязки с ним не предусмотрено!



Парковки просторны, но кто будет играть на этих детских площадках?



С непривычки можно не понять, что въезжаешь на платный участок, — и нарваться на штраф



В Больших Вязёмах фуры часами чадят рядом с жилыми домами!



Еще один «любимый» дальнобойщиками участок — перед переездом у Львовской



На юге — полноценный платный ЦКАД, но его еще доделывают местами



К востоку от столицы ЦКАД достроен и огорожен шумозащитными экранами

езд не надо и едется в хорошую погоду приятно.

Тем временем Федор попытался рассовать в Партнере свои фотообъективы, чтобы их было удобнее менять на ходу, — и потерпел фиаско. Хотя салон просторный и создатели постарались его «обставить» (тут и карманы на дверях, куда помещаются полуторалитровые бутылки, и полочки на панели и над головой, и даже столики сзади), но бардачок тесный, а мобильник, если он не оснащен держателем, можно положить только на панель или на несуразную выштамповку в глубине между сиденьями — сюда так и просится ящик с крышкой. И еще. Обзорность вперед и по бокам отличная, даже толщина передних стоек оптимальная, и старомодные перемычки на боковых окнах не мешают. Однако зеркала заднего вида подкачали: они маленькие и плоские, и мертвые зоны за ними крупные, поэтому при маневрах приходится крутить головой. Зато на стоянке зеркала автоматически складываются: веяния нового времени!

А вот и национальные особенности: кнопки стеклоподъемников расположены не на дверях, а на торпеде, как у прежнего Логана, а под рулем — традиционные для «французов» пультики круиз-контроля и аудиосистемы.

Мы благополучно прозевали съезд на первый «автобанный» отрезок ЦКАДа после деревни Жёдочи — отворот на него настолько незаметен, что мы глазом не моргнув очутились на старой «бетонке». Впрочем, у Калужского шоссе ЦКАД все равно пока прерывается — следующие 25 км до Симферопольского шоссе он существует лишь в виде большой стройки. Поэтому вместе с фурами ползем по «бетонке» и тратим на стояние перед Варшавским шоссе полчаса, перед знаменитым Львовским переездом — без малого час. И это еще хорошо: с противоположной стороны выстроилась нескончаемая вереница автопоездов... Путепровод над железной дорогой существует лишь в виде бетонных опор — когда-то его построят?

Затем мы (и не мы одни) вновь запутались в ремонте и стройке: думали, что уже свернули на вожделенный ЦКАД, но ошиблись поворотом. Прямо как братья Колобки из мультика: «Ничего не понимаю, шеф!»

И вот наконец... О, это уже совсем другая трасса — широкая (и платная!) магистраль с ограничением 110 км/ч, что предполагает ненаказуемое движение в диапазоне до 130 км/ч. Правда, при этом стрелка тахометра показывает 3000 об/мин — сюда бы шестую передачу... Ходы рычага, кстати, великоваты, зато сами переключения четкие. И звукоизоляция хорошая: можно разговаривать, не повышая голоса.

В общем, знай придерживай руль — боковой ветер нет-нет да и колыхнет высокий «каблучок» — и смотри, как рядом по двухполосной «бетонке» со светофорами плетутся машины. А здесь поток небольшой и состоит в основном из грузовиков — они идут в правом ряду, лишь изредка обгоняя друг друга. Идиллию портят только многочисленные дорожные работы, из-за которых приходится осаживать машину. Видно, что новые участки сдавали впопыхах и теперь доделывают: где-то возятся с отбойниками, в другом месте наводят пешеходный переход, в третьем — бурят дренаж.

Не развита и инфраструктура: стоянки встречаются в среднем раз в 20 км, но удобств на них минимум: парковочные места, туалеты, лавочки и... детские площадки — разумеется, пустые! Поскольку подавляющее большинство посетителей стоянок — дальнобойщики, то дети, безмятежно играющие на фоне грязных фур, представляются с трудом. Ну а заправок и придорожных кафе на платных участках ЦКАДа нет вообще — чтобы пообедать, пришлось съезжать на Ярославское шоссе.

Теперь об оплате проезда. Если на остальных платных трассах в нашей стране есть пункты оплаты со шлагбаумами, то здесь — просто электронные рамки над дорогой: камеры считывают номера машин и отправляют их в базу данных. Оплатить можно как до, так и после проезда на сайте дороги банковской картой либо автоматически любыми транспондерами (некоторые даже дают скидки). А не оплатил в течение пяти дней — получай штраф 2,5 тысячи рублей для легковушек или 5,5 тысячи для грузовиков.

С одной стороны, бесшлагбаумная система удобна: не нужно останавливаться перед будками и рыться в поисках денег или карточки. Но начало и конец плат-



Салон немаркий и просторный, в спинках передних сидений есть столики





Багажник и салон легко трансформируются в грузовой отсек: задние сиденья складываются по отдельности

Паспортные данные

Автомобиль	Peugeot Partner Crossway
Полная масса, кг	1880
Снаряженная масса, кг	1506
Объем багажника, м³	0,7–3,0
Двигатель	дизель с турбонаддувом
Рабочий объем, см³	1560
Макс. мощность, л.с./об/мин	90/4000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	230/1750
Коробка передач	механическая, 5-ступ.
Тормоза спереди/сзади	дисковые/дисковые
Подвеска спереди/сзади	McPherson/полузависимая

Некоторые результаты измерений Авторевю

Снаряженная масса, кг		1620
Грузоподъемность, кг		260
Размеры багажного отсека (длина/ширина/высота), см		92 (124*)/120/60 (120*)
Дорожный просвет, см		17
Максимальная скорость, км/ч		159
Разгон, с	0–60 км/ч	5,4
	0–100 км/ч	12,3
Расход топлива**, л/100 км		6,9

* В трансформированном виде
** В режиме «город — загород» при средней скорости 40 км/ч

ных участков отмечены настолько неинформативно, что несведущий может вообще не понять, что нужно платить (причем задним числом и через интернет), и нарвется на штраф! Но может, так и задумано?

Итак, платный участок длиной 220 км начинается за Симферополькой и заканчивается на пересечении со старой Ленинградкой М10. Судя по тарифам на сайте Росавтодора, мы должны были заплатить 1065 рублей — но, когда на следующий день я вбил на сайте номер нашей машины, оказалось, что с нас только 720 рублей, как от Симферопольского шоссе до Ярославского. За участок до М10 почему-то не взяли — рамка не сработала? При этом, судя по тем же таблицам, для фуры проезд по всему платному участку обойдется уже в 3250 рублей. Ого!

Теперь о съездах и особенно о разворотах. Если по незнанию перепутать направление движения при съезде с Ярославского шоссе и уехать по внешнему кольцу ЦКАДа вместо внутреннего, то до ближайшего разворота придется пилить почти 50 км — и потом столько же обратно. А еще новая дорога не имеет прямых отворотов на Щелковское, Дмитровское и, скажем, Волоколамское шоссе — придется тоже неслабо покружить.

Так вот, летим мы, летим по платному участку-«телепорту», а потом он заканчивается — и инфраструктура вместе с российской действительностью не просто появляется, а обрушивается на путешественника. Поток гораздо больше, по обочинам стоят здания, встречаются светофоры с пробочками минут на пять–десять, местами нет разметки. А все потому, что тут в ЦКАД превратили обычную «бетонку», только расширив ее до двух полос в каждую сторону.

Пятьдесят семь бесплатных километров по «ЦКАДобетонке» мы одолели чуть больше чем за час (полчаса простояли в пробке за Новорижским шоссе из-за перевернувшегося автопоезда с углем), а вот затем...

Если и существует портал в дорожный ад, то он находится в поселке Большие Вязёмы около Голицыно. На схеме, которая есть на сайте Росавтодора, все просто прекрасно, но на самом деле ЦКАД здесь разрывается примерно на три километра — с него нужно повернуть на Можайское шоссе (как раз около бывшего автобусного завода ГолАЗ), а после повернуть еще раз и преодолеть переезд через белорусское направление железной дороги. И знаете, сколько времени занял у нас этот участок? Два часа и сорок пять минут! Конечно, можно было плюнуть на все и свернуть с маршрута, но мы решили стоять вместе с фурами.

Рычащая двухрядная гусеница из сотен автопоездов приходит в движение раз в 10–15 минут лишь для того, чтобы проползти вперед на несколько десятков метров и снова замереть в злом оцепенении. Доходит до дорожных разборок: при нас чуть не подрались водители мусоровоза и автобуса. А по обе стороны обычный подмосковный поселок — многоэтажки, магазины. Каково живется рядом с этой жутью, можно даже не комментировать.

Солнце зашло за пробку — и наш «Partner по несчастью» автоматически включил фары, а мы решили разобраться с его мультимедиа на Андроиде. Сюда можно подключить телефон по блютусу, а вот навигация медленная, глючная и с никудышной прорисовкой. Да и музыка звучит плоско, на троечку.

Когда впереди показался переезд, мы не поверили своим глазам — кажется, прошла вечность. Ну а последний участок от него до Киевского шоссе — практически обычная «бетонка», да еще и опасная: ремонты, сужения, пластиковые блоки посреди неосвещенной дороги. В общем, к исходной точке мы добрались измотанными через десять часов после старта и остались в недоумении.

Ведь на трассе, которая называется кольцевой и куда переводят движение грузовиков с МКАДа, вообще не должно быть затычных мест! И если около Подольска все же идут работы по прокладке новой магистрали, то около Можайки не происходит ни-че-го.

Поздравляем дальнобойщиков: проезд вокруг столицы для вас превратили в тот самый ад, и отодвигание этого момента с 5 мая на 15 июня ничем не поможет. Не хотите стоять? Тогда приобретайте всеми правдами и неправдами заветный пропуск в Москву. Или вообще делайте огромный крюк по дальней второй «бетонке»...

Ну а наш Partner при всех нюансах представляется неплохим семейным даже не «каблучком», а «каблучковэном» — конечно, простоватым на фоне модных легковушек и маленько устаревшим, зато с большими салоном и багажником, причем задние сиденья легко трансформируются, складываясь целиком. И дизель вполне экономичен: на полигоне с полной загрузкой получилось 6,9 л/100 км, на ЦКАДе, включая великое стояние под Вязёмами, — 7,5 л/100 км.

Немного о комплектациях: «в базе» уже есть многое, но, скажем, за обычную аудиосистему надо доплатить 16 тысяч рублей, за мультимедиа как на нашем экземпляре — 38 тысяч, а еще на нашей машине стоял пакет Комфорт (45 тысяч рублей), в который входят подогрев сидений и лобового стекла, датчики света, дождя и т.д.

В общем, при своей цене (с бензиновым двигателем 1.6 — от 1,26 млн рублей, с дизелем — от 1,32 млн, с бензиновым мотором и «автоматом» — от 1,4 млн) калужские тройняшки Citroen/Peugeot/Opel вполне подойдут тем, кто готов заплатить больше, нежели за вазовский Ларгус, но не собирается разоряться на дорогущий VW Caddy.

Попрощавшись с Федором около Селятино, я построил маршрут в родной Королёв. Навигатор огласил вердикт: если ехать по ЦКАДу — да-да, через нереальную пробку в Вязёмах! — якобы получится на восемь минут быстрее. «Нет, дорогой, мы там сегодня уже были», — подумал я и поехал домой привычным маршрутом. Через Москву.





Федор Лапшин

Редактор рубрики «Грузовики и автобусы»

На выходных я махнул на Партнере в Кострому — там меня ждали... Нет, не музеи, а сирена-ревун от древнего милицейского ГАЗа-69 и радиостанция Вилия в коллекцию, а еще — атмосферная заводская железнодорожная ветка, которая идет прямо вдоль улиц (люблю подобные «железки»). Поскольку я восемь лет эксплуатировал дизельный VW Caddy, было любопытно: каков на его фоне Partner? Оказалось — прямо-таки роскошен. В нем не шумно, тем более что салон обшит полностью, а не наполовину, как у моего Caddy, интерьер немаркий, подвеска нежесткая (правда, однажды ее пробило на жутком асфальте). По магистрали можно идти, не отставая от кроссоверов, печка хорошая (я фотографировал в дождь и сушился в машине), есть парктроник, хоть и простенький. А претензий три. Первая — отсутствие борткомпьютера: невозможно посмотреть ни средний расход топлива, ни запас хода до заправки. Вторая претензия к аудиосистеме: тачскрин дико неудобен, пультик под рулем хлипкий. Наконец, то, что при выключении зажигания выключаются фары, хорошо: не посадишь случайно аккумулятор. Но при этом отрубается даже питание прикуривателя, а вместе с ним и зарядка телефона!

Петр ГРИБАЧЕВ, фото Федора ЛАПШИНА

Зубр в горах

В Сочи работает две сотни МАЗов-103

Стоило подняться в горы, как пошел мокрый снег, — и на фоне туманных вершин наш автобус был единственным ярким пятном... Про новейший МАЗ-303 мы уже рассказывали в АР №4, 2020, но тот, первый экземпляр был сделан с прицелом на европейские рынки. А второй, с которым мы сейчас познакомились в Сочи при помощи дилерского центра БеларусЪ, заточен под страны СНГ. Покатаемся?

Город пассажирских МАЗов — это... Не только Минск, но и Сочи! В объединении Сочиавтотранс примерно 270 больших автобусов: 70 из них — ЛиАЗы, а вот остальные — как раз полунизкопольные МАЗы уже снятой с производства модели 103, поставленные сюда перед Олимпиадой-2014 (и это не считая МАЗов-«коротышек», которых тоже полно здесь). Работали в олимпийском Сочи и ГолАЗы, которые после Игр разъехались по городам страны, но в основном на заказных перевозках, а вот работа на маршрутах легла на плечи минских автобусов. Интересно, что местных водителей тогда не хватало, поэтому вместе с теми автобусами в Сочи временно привезли и пару сотен шоферов из Белоруссии, предложив им жилье и неплохие зарплаты.

Сейчас пассажирские МАЗы базируются в двух парках и ходят практически по всем сочинским маршрутам. Но за семь лет (столько в среднем и должны работать городские автобусы) сивок укатали крутые горки — и крутые водители! Я ради интереса прокатился пассажиром от вокзала до Красной Поляны как раз на МАЗе-103 маршрута 105э за 250 рублей. В салоне — просиженные сиденья, на тонированных стеклах — несмываемая пыльная пелена... Пока дорога шла вдоль побережья, автобус казался даже комфортным, но стоило выехать на трассу в сторону Красной Поляны, как водитель решил посоревноваться со скоростными поездами: GPS-навигатор телефона в некоторые моменты показывал больше 110 км/ч. Истошный вой двигателя заглушал музыку в наушниках, а сиденье подо мной на подиуме задней колесной арки ощутимо нагрелось: снизу шел жар от колеса. При этом водитель на ходу спокойно болтал по мобильнику.

При таких условиях местные маршруты — настоящий испытательный полигон! К тому же сейчас перевозчики думают об обновлении парка и пробуют разные варианты. Прошлой осенью в город прибыло 30 новеньких ЛиАЗов-5292, а теперь временно побывал и МАЗ-303. Его выпустили как раз на маршрут 105э до Красной Поляны, а специально для нас на денек сняли с линии: всякий мечтал бы прокатиться по окрестностям Сочи на «личном» автобусе!

Необычный дизайн мы отмечали еще в прошлом материале: ломаная линия остекления, «горб зубра» в передней части крыши. Видно, что белорусские разработчики посматривали на продукцию соседей-поляков из компании Solaris: «триста третий» слегка напоминает модель Urbino, но мазовская внешность более запоминающаяся. А еще этот МАЗ не должен ржаветь за счет коррозионно-стойкого каркаса и пластиковых панелей.



Уютный салон с полом под паркет рассчитан на 100 пассажиров



Роскошное кресло поворачивается в сторону выхода



«Убери мобильник от уха!»: перед водителем — прибор Антисон



Такие панель и руль — мечта водителя: их поставляет французская компания Actia

Облику вторит убранство салона: он не просто просторный и светлый, а выверенный в деталях. Линия окон опущена так, что сидящим пассажирам удобно смотреть на улицу, у части сидений есть откидные подлокотники, места хвата на поручнях покрыты шершавым материалом, горизонтальные поручни вынесены в сторону салона. На полу — износостойкий линолеум-грабиол под ламинат, вдоль стен проложена светодиодная лента, а опять же светодиодное освещение на потолке водитель может сделать как теплым, так и холодным. Еще мазовцы наконец избавились от окантовки колесных арок и т.п. алюминиевыми профилями, вместо них — аккуратный пластик.

Компоновка салона здесь слегка иная, нежели у первого образца: там проход был шире за счет полуторных сидений по правому борту, здесь же все кресла стандартные. От мягкой «спинки дивана», о которую можно опираться, стоя на центральной площадке, тут отказались, трап для инвалидной коляски не выдвигается электроприводом, а раскладывается вручную. Кстати, местным автобусникам нравится, что для раскладывания трапа теперь предусмотрена ручка (у предшественников его надо было подковыривать).

Техническую начинку несколько упростили: передняя подвеска зависимая, двигатель Mercedes развивает 285 л.с. и отвечает нормам Евро-5 (у первого образца — 299 л.с. и Евро-6). Нет и шести электрических вентиляторов-кулеров по левому борту, которыми хвастались белорусы на первом образце, — система охлаждения здесь стандартная. Но коробка-«автомат» и ведущий мост остались теми же, марки ZF.

Водительское место тут московского образца: кабина отделена от салона красивой перегородкой с дверцей. А что за «голова робота» на ножке прямо перед водителем? Это прибор Антисон, который бьет тревогу, если приложить мобильник к уху, взять сигарету, прикрыть глаза на ходу или отвернуться. Большой Брат следит за тобой! Правда, внедрение этой системы на автобусах Мосгортранса поначалу вызвало массу недовольств: водители жаловались на усталость глаз, зуд и рези в них, но экспертиза дала заключение — мол, такого быть не должно, Антисон безопасен.

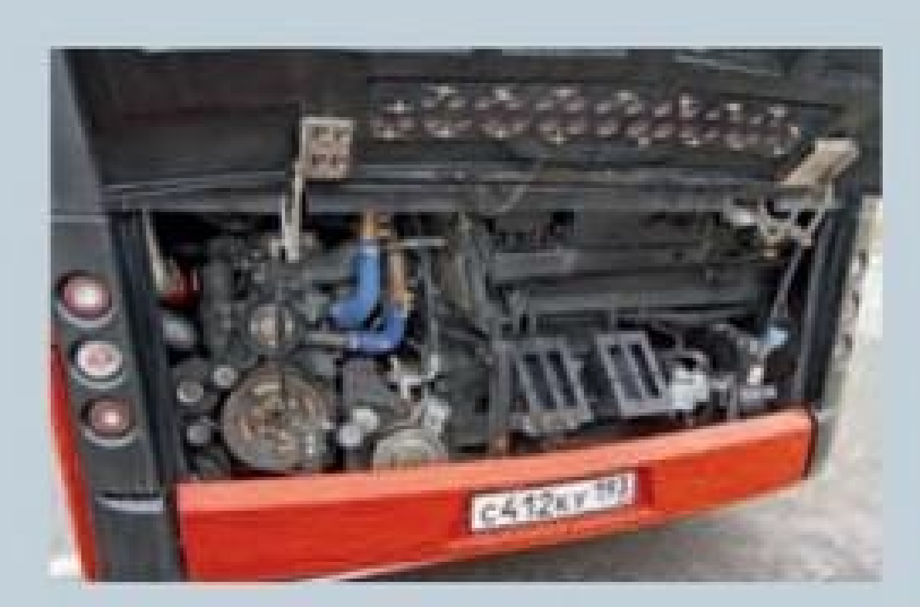
Мы ездили на новом МАЗе два дня — и в индивидуальном режиме по горным дорогам, и с другими пассажирами по обычному маршруту. В целом очень понравилось — и салон «в стиле лофт», и низкий уровень шума и вибраций: я, не повышая голоса, переговаривался с Федором, который сидел прямо у моторной шахты. Не сравнить с новыми авто-



На стенах — светодиодные полоски и USB-разъемы



Краска на гранях кожуха стирается, а уголок коврика наверху отклеился



В мотоотсеке — двигатель Mercedes Евро-5 с мочевинной нейтрализацией



Передняя подвеска этого экземпляра зависимая, с неразрезной балкой



Водить МАЗ-303 доверили Михаилу Белых: он работает на автобусах с 1995 года

бусами КАМАЗ, где дизели Cummins орут при разгоне, а сиденья около мотора превращаются в вибростенд! Когда в горах пошел противный мокрый снег, климатическая установка с конвекторами вдоль стен сработала на пятерку: в салоне было тепло и сухо, а стекла не запотевали.

Но на то и нужна опытная эксплуатация, что при ней вскрываются даже мельчайшие недочеты. К счастью, здесь они несущественные, да и экземпляр, по сути, опытный — напомним, лишь второй по счету. Так, автобусникам не нравится, что сервисный люк в шахте двигателя приходится не просто снимать, как у предшественников, а отвинчивать. Привинчены и короба над окнами — их тоже стоит сделать легкосъемными. В салоне мелочи: в одном месте надо подклеить уголок линолеума, краска на кожухах колесных арок уже кое-где вытерлась вещами и боками пассажиров, после наружной мойки из-под одного из кожухов протекла водичка, угол одного из ворсистых ковриков на удобном «пеленальном столике» над колесом отклеился — его явно теребят шаловливые ручки пассажиров! Кстати, с противоположной стороны такой проблемы нет, поскольку там столик сделан в виде корытца и коврик утоплен внутрь. Техническая проблема пока была только одна, тоже несущественная: пришлось закрепить пневмоклапан над дверью (то ли на заводе недосмотрели, то ли сам отвернулся).



«Горячие кнопки» для самостоятельного открывания дверей пришлось отключить: пассажиры выпрыгивали из автобуса прямо на светофорах!

Когда машина идет пустой, временами слышно, как слегка постукивает задний мост, — кстати, как говорит водитель Михаил Белых, у ЛиАЗов пневмоподвеска мягче. Зато, по словам Михаила, МАЗ, после того как входит в поворот, выравнивается сразу, а вот ЛиАЗ потом «с километр на одном боку едет». Да и работать на МАЗе Михаилу удобнее, в том числе за счет широкого диапазона регулировок руля и сиденья. Еще ему очень нравится климат-контроль: выставил нужную температуру, и система ее поддерживает. Из забавных особенностей российской эксплуатации — пришлось отключить «горячие кнопки» для самостоятельного открывания дверей при остановке: пассажиры начали выпрыгивать из автобуса прямо на светофорах!

После Сочи этот образец отправился на эксплуатационные испытания в Краснодар, затем побывает в других городах. На МАЗе наверняка «вылижут» конструкцию нового автобуса, доведут ее до ума... Но каким будет у нас спрос? Ведь если низкопольный ЛиАЗ-5292 стоит около 11 млн рублей, аналогичный массовый МАЗ-203 — около 12 млн, то новый МАЗ-303 — все 15 млн. Понятно: тут и дизайн, и комфорт, и технологии. Впрочем, по словам минских разработчиков, цену можно сбавить почти на миллион рублей (точнее, на десять тысяч долларов), если заменить коррозионно-стойкий каркас более простым, из обычной стали.

Тем временем МАЗ начал поставки таких машин, причем не только с дизельным, но и с полностью электрическим приводом (модель 303Е), в сам Минск и другие белорусские города. Еще один экземпляр пришел в Санкт-Петербург, где будет работать на линии до аэропорта Пулково. Так что модель состоялась! А дальше — дело за рынком.

P.S. Когда материал готовился к печати, стало известно, что еще один производитель автобусов, Volgabus, отправил свои машины на испытания в Сочи: там будут работать два газовых экземпляра.



Федор Лапшин

Редактор рубрики «Грузовики и автобусы»

«За то, что у тебя есть автобусная категория, мы не переживаем, — сказали представители мазовского дилера, сажая меня за баранку. — А вот то, что ты получал права в учебном комбинате Мосгортранса, — настораживает...» Шутки шутками, но по сравнению с учебными бело-зелеными ЛиАЗами Евро-3 и Евро-5, которые я водил по столичным маршрутам, МАЗ-303 просто красавчик. Еще бы — за такие-то деньги!

Кресло со встроенным ремнем роскошное, руль компактный, и рабочее место в целом такое, словно это и не МАЗ вовсе, а какой-нибудь MAN (новейшие пассажирские МАНы мне тоже доводилось водить, причем прямо по Мюнхену). Неудивительно: баранку вместе с приборным щитком — а они регулируются вместе — поставила французская фирма Actia. Кресло при выходе можно развернуть, но я этой функцией даже не пользовался. А о таких кнопках управления дверями — цветных и здоровенных — можно только мечтать: даже на ЛиАЗах последних моделей они менее информативные.

Общее ощущение, будто управляешь не 12-метровым бегемотом, а очень большой легковушкой: глянул в зеркала (даже если пассажиры набьются на переднюю площадку, это не помешает обзору), нажал кнопку «D», легко вырулил от остановки — и покатил по шоссе. Мерседесовский двигатель с немецким же «автоматом» работают идеально, звука мотора из кабины не слышно вообще. Дорогу машина держит уверенно: узкий горный тоннель, по поводу которого мазовцы беспокоились, мы с МАЗом прошли — а точнее, прошили — как по рельсам.

Единственное, к чему могу придраться, — легкие толчки от дороги на баранке: у экземпляра №001, который я водил в Минске год назад, их не было. Это объясняется просто: там передняя подвеска была независимой, а здесь — неразрезной мост с зависимой подвеской. Зато мне так понравился откидной подлокотник — словно у дальнобойных тягачей! В общем, я бы на таком автобусе работал — и не просто, а с удовольствием.

Odin в поле

CNG

Федор ЛАПШИН
Фото автора

В кабине есть куда повесить одежду и положить всякую всячину

Поворотный держатель для смартфона: удобно смотреть видео на стоянке!

По обеим сторонам — 16 баллонов общей вместимостью 189 м³ метана

Мы познакомились с первым в России самосвалом Scania на метане

Сесть на новейший углевоз — и «посадить» его посреди подмосковного поля! Все потому, что мы с видеооператором снимали ролик и неторопливо двигались по легкому бездорожью: я рулю и рассказываю в камеру про самосвал, а тот вдруг бац — и перестает ехать. И блокировки дифференциалов не помогли: привод-то не полный. Хорошо, рядом работал экскаватор: съездили за тросами, один порвали, другим вытащили...

В общем, Odin в поле не воин. А вот в меловом карьере под Белгородом, где он будет работать, подкачать не должен: при объеме кузова 25 м³ и коэффициенте плотности мела, равном 0,9, груз будет весить 22,5 т, а масса самой машины — 17,32 т, итого получается около 40 т. А судя по заводскому шильдику, технически допустимая масса машины — 42 т. Все сходится!

Scania наращивает у нас продажи газовых грузовиков: в 2019 году — 303 экземпляра, в прошлом уже 404, а недавно был передан тысячный автомобиль. И тягачами дело уже не ограничивается: в Хабаровском крае проходит испытания лесовоз на метане, а подмосковный производитель самосвалов Бецема построил этот углевоз, первый в своем роде. До этого я встречался только с китайскими самосвалами на газу! Более того, это первый трехосный Odin: до недавних пор и углевозы Odin, и их скальные собратья Hagen были четырехосными (наш рассказ о трехосном Хагене опубликован в АР №22, 2020).

В основе самосвала, названного Odin S CNG, — типичная сканиевская строительная модель XT, только оснащенная газовым двигателем со свечным зажиганием. Мощность мотора — 410 «лошадей», а по обоим бокам рамы подвешены батареи баллонов для сжатого метана (CNG) общей емкостью 189 кубометров. Из любопытных деталей — ступенчатое регулирование подогрева кузова зимой: газовый выхлоп настолько горячий (300 градусов!), что даже внутри кузова, где проходят газы, пришлось соорудить экран-рассеиватель.

Машина (я водил ее как следует по шоссе — естественно, без груза) ведет себя примерно так же, как и любая Scania нового поколения. Кабина невероятно удобна, вещевых отсеков и подстаканников хватает, «робот» Opticruise незаметно переключает передачи, а трансмиссионный тормоз-ретардер мощно замедляет машину вплоть до полной остановки. И если даже в обычных Сканиях не шумно, то газовый мотор еще тише: это же не дизель! А выхлоп изначально равен нормам Евро-6, причем без всякой мочевинной нейтрализации. Но по сравнению с дизельными собратьями есть и минус — ленивый разгон, чем страдает большинство газовых грузовиков.

Из прочего могу покритиковать неудобно расположенный, как и у всех Сканий CNG нового поколения, манометр (в глубине под аккумуляторами) и выхлопную трубу, которая направлена прямо в козырек кузова: ничего страшного в этом нет, но козырек уже немного закоптился.

А что с экономическими расчетами? Увы, государство не предоставляет субсидий на импортные газовые грузовики: дизельный аналог стоит 16 миллионов рублей, а этот — все 19. Зато газ в два с лишним раза дешевле солярки (примерно 20 руб/м³ против 48 руб/л). Но метана и расходуется больше, в пропорции 1,25 м³ газа на литр дизтоплива. Ну а если считать, что средний расход газа при эксплуатации будет равен 60–70 кубам, запаса метана в баллонах должно хватить примерно на 300 км.

В общем, чтобы такая машина «отбила» себя, ее надо гонять в хвост и в гриву, а еще работать неподалеку от газовой заправки (АГНКС) — их в нашей стране пока лишь около пятисот. До ближайших к сканиевскому центру на Минском шоссе АГНКС не меньше сотни километров! А на единственной заправке в Миассе, где я в свое время испытывал газовый тягач IVECO-AMT, пришлось ждать своей очереди почти час. Впрочем, в Белгороде, куда, повторим, отправится этот экземпляр и два его собрата, АГНКС находится прямо на базе, что и определило выбор.

Припарковав самосвал и уехав со Скании, я зарулил уже на обычную АЗС выпить кофе — и увидел, как туда заезжает топливная цистерна с тягачом Scania, на котором написано: «Двигатель Евро-6 на метане». Так что, братцы, это тема. А уж насколько бодро она будет развиваться, во многом зависит от инфраструктуры.






УРАЛ